Carros Motores

revistacarros.pt

MINI COOPER E SEGUNDA GERAÇÃO DO COMPACTO ELÉTRICO

APENAS 1,95 € (CONT.)

Nº 133 II JUNHO 2024 II MENSAL

ESPECIAL CHECK-UP

ESTREIA
CUPRA FORMENTOR

ESTREIA
RENAULT SYMBIOZ

LOTAÇÃO 5 OU 7 LUGARES

CONTACTO
SKODA KODIAQ

CHEGA EM SETEMBRO

ESTREIA
KIA EV3

AUTONOMIA ATÉ 560 KM

POTÊNCIAS 136 A 240 CV

E AINDA...

• CUPRA LEON • BYD SEAL U DM-I • VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 95 CV • MITSUBISHI COLT 1.0 MPI • HONDA E:NY1 • BYD SEAL DESIGN • NISSAN ARIYA 63 KWH • TOYOTA BZ4X 2WD

ESTREIA
ALFA ROMEO JUNIOR

PREÇOS DESDE 19.150 €

CONTACTO
DACIA DUSTER

GRUPO V
5 607727 108672 00133

SUMÁRIO

Nº 133 II JUNHO 2024

E AINDA:

CARTA DO DIRETOR

As portagens nas ex-SCUT

O Parlamento português aprovou no início deste mês de maio o fim do pagamento das portagens nas ex-SCUT a partir de 1 de janeiro de 2025. Uma boa notícia, sem dúvida, mas que não deixa de trazer algumas questões pertinentes à tona. A primeira, e começando pela vertente política, o Partido Socialista, autor da proposta e autor da implementação dessas mesmas portagens pela mão do então primeiro-ministro José Sócrates, governou nos últimos oito anos e, curiosamente, nunca tomou essa medida. Vá se lá saber porquê... A segunda, e como é modus operandi em tudo o que diz respeito a negócios ou, neste caso, quebra de contratos do governo, alguém tem de pagar a fatura da decisão. E esse alguém é sempre o mesmo, o contribuinte, independentemente de utilizar ou não as ditas autoestradas. Na outra face da moeda, esta medida representa, não só, a reposição de uma certa justiça na mobilidade do dia-a-dia em determinadas zonas do país, como por exemplo no Algarve onde a A22 (Via do Infante) é a única alternativa válida à caótica EN125, como permite ou pode minimizar, dentro do possível, algo que se reclama há muito tempo: a aproximação do interior ao litoral do país e, consequentemente, aos centros de decisão.

NOTA: A Carros & Motores tem presença cada vez mais assídua no digital e nas redes sociais. Siga-nos em revistacarros.pt, no Facebook, no Instagram e subscreva o nosso canal de YouTube (com conteúdos próprios).

Miguel Rodrigues

Estatuto Editorial: A revista Carros & Motores tem uma periodicidade mensal tendo como temática principal os Automóveis, cujos conteúdos incidem sobre toda a sua área envolvente sem descurar os equipamentos, produtos e acessórios. Assim o editor assume o compromisso de respeitar os compromissos deontológicos da imprensa e a ética profissional, de modo a não poder prosseguir apenas fins comerciais nem abusar da boa-fé dos leitores, encobrindo ou deturpando a informação.

MASERATI GRANCABRIO FOLGORE

O cabrio mais rápido

O construtor italiano apresenta a versão 100% elétrica de carroçaria aberta do seu GranTurismo de referência. Um carro que abre um novo espaço no segmento dos desportivos mais Premium.

JOSÉ ARMANDO GÓMEZ

FICHA TÉCNICA

MASERATI GRANCABRIO FOLGORE

TIPO DE MOTOR	Elétrico
BATERÍA	92,5 kWh
POTÊNCIA	761 CV
BINÁRIO MÁXIMO	1.350 Nm
V. MÁXIMA	290 km/h
ACELERAÇÃO	2,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	22 kWh/100 km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.966 / 1.957 / 1.365 mm
PNEUS	265/35 R20 (fre.) 295/30 R21 (tras.)
PESO	2.415 kg
BAGAGEIRA	235 l
PREÇO	N.D.
LANÇAMENTO	Abril de 2024

Já se sabe: a eletrificação está a propagar-se de forma imparável. Contudo, é claro que a velocidade desta onda expansiva, que acabará por chegar a todos os cantos da indústria automóvel, não é a mesma em todas as direções. De momento, a combustão de matéria fóssil continua a ser predominante entre os desportivos de alta cilindrada, mas é evidente que os ventos de mudança também estão a soprar para este lado, e o último lançamento da Maserati é um dos melhores exemplos disso. O MC20 já nasceu a anunciar que a sua plataforma permitiria tanto propulsores térmicos como elétricos, uma caraterística que o novo GranTurismo também ostenta, bem como a variante descapotável que trazemos para estas páginas.

MUITO, MUITO RÁPIDO

Batizado como GranCabrio Folgore, equipa três motores elétricos de ímanes permanentes que somam uma potência final de 761 CV com um binário máximo de 1.350 Nm. A alimentação está a cargo de uma bateria de lítio em forma de T, com uma capacidade bruta de 92,5 kWh, sendo o seu verdadeiro rendimento útil de 83 kWh numa arquitetura de 800 V que possibilita uma potência de carga de até 270 kW em corrente contínua.

Um desenvolvimento para o qual a Maserati afirma ter-se inspirado na experiência que tem vindo a acumular na Fórmula E. É evidente que se tratam de dados técnicos louváveis que se traduzem em prestações ainda mais notáveis: sprint de 0-100 km/h

EQUIPA TRÊS MOTORES ELÉTRICOS QUE SOMAM UM TOTAL DE 761 CV

0-100 KM/H EM 2,8 SEGUNDOS E 290 KM/H DE VELOCIDADE MÁXIMA

em 2,8 segundos, velocidade máxima de 290 km/h e consumo médio de 22,4 kWh, que se reflete numa autonomia homologada de 447 km.

Embora os números falem por si, vale a pena pô-los em perspetiva. O Folgore convive no catálogo da marca com a versão Trofeo, equipada com um motor V6 a gasolina 3.0 biturbo de 550 CV que rubrica a bela marca de 3,6 segundos até aos 100 km/h e 316 km/h. A diferença é significativa e converte o Folgore no automóvel mais rápido do mundo, de momento.

A capota pode ser recolhida em andamento até aos 50 km/h; demora 14 segundos a abrir.

MÁXIMO NÍVEL

Graças ao seu sistema de propulsão especial, o Folgore não tem rivais comparáveis (cabrio com configuração 2+2 lugares e 4,97 metros de comprimento). Por outro lado, 65% é em alumínio, o que, juntamente com a utilização de magnésio e outros materiais leves permite chegar aos 1.970 kg, o que, apesar de não ser um peso ligeiro, lhe dá uma certa vantagem em relação a outros Grand Tourer de combustão sem capota, como o BMW M850i ou o Bentley Continental GT Convertible, ambos com mais de 2 toneladas de peso.

E o Folgore não renuncia à melhor qualidade e tecnologia do segmento, com 4 lugares imersos em materiais de luxo, um ecrã digital completo ou um som que emana do imersivo sistema áudio Sonus faber 3D, capaz de reproduzir o icónico rugido dos motores de combustão habituais nos grand tourer da marca italiana. ■

AUDI Q7 55 TFSIE

A Audi modernizou a imagem do Q7, como parte de uma revisão que inclui também a atualização de conteúdos e tecnologias. Entre as novidades, o reforço do sistema PHEV, que combina propulsor Otto de 3 litros e 6 cilindros com 340 CV, motor elétrico compacto (130 kW) e uma nova bateria mais potente (22 kWh úteis), para uma autonomia elétrica de até 85 km. Já o reforço do equipamento inclui a suspensão com molas de aço com controlo de amortecimento, jantes de 19" a 21" e assistente de estacionamento. Os preços começam nos 87.358 €.

JEEP E-HYBRID

Avenger, Renegade e Compass são os três modelos da Jeep que passam a contar com novas versões e-Hybrid, tendo por base a tecnologia híbrida de 48V (MHEV) para otimização dos consumos e das emissões de CO^2. Gerindo a propulsão de forma integrada, o sistema alterna, automaticamente, entre os motores elétricos e de combustão interna, com base em fatores como a carga da bateria de 48V, arrefecida a líquido e com 17,5 Ah de capacidade, as condições de condução em tempo real e outros parâmetros. No Avenger, a mecânica é um 1.2 e-Hybrid 48V de 100 CV, associado a uma caixa automática de seis velocidades eDTC; enquanto Renegade e Compass partilham o bloco 1.5 e-Hybrid 48V T4 Turbo de 130 CV, com automática de sete.

MAZDA MX-5 2024

A Mazda apresenta uma atualização do MX-5 para o mercado europeu. Entre as novidades, faróis LED com as luzes diurnas integradas e, atrás, farolins com elementos LED, inclusivamente nos piscas. No habitáculo, o sistema multimédia conta agora com ecrã de 8,8". A oferta para Portugal assenta, exclusivamente, no motor 1.5 Skyactiv-G de 132 CV, associado a uma caixa manual de seis relações. Em estreia, um novo modo de condução Dynamic Stability Control (DSC)-Track, pensando para os "track-days". Os preços do novo MX-5 arrancam nos 35.947 €.

ADAMASTOR FURIA

SUPERDESPORTIVO "MADE IN PORTUGAL" CUSTA MAIS DE 1,6 MILHÕES DE EUROS

Adamastor Furia é o nome do primeiro superdesportivo português da história. Vai ser vendido numa versão de estrada, mas terá também uma opção de pista, em produção limitada a apenas 60 unidades a um ritmo de 25 exemplares por ano, na unidade da marca em Perafita, Matosinhos. A parte visível do projeto que representa um investimento de 17 milhões de euros arrancou com a apresentação da versão de estrada do Furia, que se destaca por assentar num chassis monocoque integralmente construído em fibra de carbono. A elevada rigidez estrutural e leveza do chassis foi uma das maiores preocupações da equipa de desenvolvimento que, apesar de tudo, acabou por fazer da aerodinâmica o pilar central de todo o projeto. E o resultado não deixa margem para dúvidas: o Furia Road declara 1.000 kg de downforce a 250 km/h, enquanto a versão Race eleva a fasquia até aos 1.800 kg à mesma velocidade — muito mais que o seu peso. Para dar vida ao seu novo modelo, a Adamastor recorreu a um motor V6 biturbo de 3.5 litros fornecido pela Ford Performance. Ainda não há números exatos, mas são anunciados mais de 650 CV e mais de 571 Nm de binário máximo. No entanto, já foram divulgados alguns números de aceleração: 0-100 km/h em cerca de 3,5 s e 0-200 km/h em cerca de 10,2 s, ao mesmo tempo que a velocidade máxima é superior a 300 km/h. Também impressionante é o preço, fixado nos 1,6 milhões de euros, antes de impostos, o que atira o valor final deste modelo para perto dos dois milhões.

MG 3 HYBRID+

NOVO UTILITÁRIO HÍBRIDO CHINÊS DISPONÍVEL A PARTIR DE 23.490 €

Renascida sob a alçada dos chineses da SAIC Motor, a MG continua a ampliar a sua oferta em Portugal, com a chegada da segunda geração do MG3 Hybrid, concorrente de Toyota Yaris & Cia. Medindo 4,11 metros de comprimento, 1.79 de largura e 1.50 m de altura, o novo MG3 é ligeiramente mais comprido, mais largo e mais baixo que o antecessor, progresso que se reflete no aumento das quotas da habitabilidade e numa bagageira com 293 litros. O cockpit totalmente digital é composto por instrumentação de 7" e ecrã tátil multimédia de 10,25", equipado de série com navegação e conetividade Android Auto/Apple CarPlay. A dotação de segurança inclui o conjunto MG Pilot ADAS com sistemas como o controlo de cruzeiro adaptativo. Com um preço a partir dos 23.490 €, o MG3 Hybrid+ está disponível exclusivamente numa versão híbrida autorecarregável, que combina um bloco a gasolina de 1.5 litros com 102 CV, um motor elétrico de 136 CV, uma bateria de 1,83 kWh e uma caixa automática de três velocidades. A potência combinada é de 194 CV e o condutor tem acesso a três modos de condução – Eco, Standard e Sport –, sendo que este último permite uma aceleração dos 0 aos 100 km/h em 8 segundos. Ao mesmo tempo, o MG3 anuncia um consumo combinado de 4,4 l/100 km e emissões de CO^2 de 100 g/km.

RENAULT RAFALE E-TECH 4X4

Depois do híbrido autorecarregável com 200 CV, a Renault apresenta o Rafale E-Tech 4×4 com 300 CV, a primeira versão do SUV coupé da marca francesa com tração integral e o cunho desportivo da Alpine. Tecnicamente, esta versão de topo recorre à mesma base mecânica do E-Tech de 200 CV, bloco 1.2 turbo a gasolina, com um novo turbocompressor para render 150 CV (mais 20 CV) e a adição de terceiro motor elétrico atrás com 136 CV. A bateria de 22 kWh (recarregável) permite até 100 km de autonomia em elétrico. O lançamento do Rafale E-Tech 4×4 está agendado para o outono com a estreia da Atelier Alpine, com uma afinação de chassis ao nível do A110.

DACIA ZEN

A Dacia lançou o programa Zen, de extensão de garantia, para os modelos da marca com matrícula até seis anos e/ou 120.000 km, que efetuem uma manutenção na rede de concessionários. A campanha prevê a oferta, sem qualquer custo adicional, de mais 1 ano ou 30.000 km (consoante o que ocorrer primeiro) no programa original. Além disso, as unidades que efetuem as manutenções programadas na marca podem renovar a garantia até ao sexto ano de vida do automóvel ou 120.000 km, dispondo assim de uma cobertura máxima de até 7 anos ou 150.000 km.

ALFA ROMEO QUADRIFOGLIO MILLE MIGLIA

A Alfa Romeo apresenta os novos Giulia e Stelvio Quadrifoglio Super Sport, uma edição limitada a 275 unidades para o Giulia e a 175 exemplares para o Stelvio. Esta série especial homenageia a história desportiva da marca do Biscione, celebrando a sua primeira vitória na Mille Miglia de 1928, com o mítico 6C 1500 Super Sport. A efeméride está assinalada, por exemplo, na reinterpretação comemorativa do logótipo Quadrifoglio, agora em preto pela primeira vez em mais de 100 anos de história. O motor é o conhecido V6 de 2.9 litros com 520 CV e um diferencial mecânico de deslizamento limitado.

STELLANTIS E LEAPMOTOR

STELLANTIS PREPARA-SE PARA COMERCIALIZAR MODELOS DA CHINESA LEAPMOTOR NA EUROPA

Carlos Tavares, presidente-executivo do grupo Stellantis, anunciou a criação da Leapmotor Internacional, em parceria com a marca chinesa com o mesmo nome, empresa da qual a Stellantis detém 51% do capital social. O grande objetivo passa por comercializar "carros elétricos acessíveis" no Velho Continente já a partir de setembro. Os modelos serão o citadino T03 e o SUV C10. Numa conferência de imprensa realizada em Hangzhou, na China, Carlos Tavares referiu que os dois primeiros modelos da marca chinesa começarão a ser vendidos em nove países europeus, incluindo em Portugal, sendo que o objetivo é introduzir um novo modelo todos os anos durante os próximos três anos. "A estratégia é vender modelos Leapmotor fora da China e, claro, continuar a proteger o que acho que é o mais importante: a oferta ao consumidor e garantir a mobilidade com emissões zero ao maior número possível de pessoas, para que possamos contribuir para resolver o problema do aquecimento global", salientou o gestor português. De referir que a Leapmotor produz apenas veículos elétricos e vende 10.000 carros/mês na China, enquanto o grupo Stellantis é o quarto maior fabricante mundial do setor, com marcas como a Citroën, Peugeot, Fiat, Opel, Alfa Romeo, Jeep...

VW CALIFORNIA

REGRESSO DE UMA DAS VERSÕES MAIS ICÓNICAS DA MARCA ALEMÃ

Em 1988, a primeira California construída a partir do VW Bus (T3) foi apresentada na feira Caravan Salon. Mais de 35 anos e 280.000 exemplares depois, a Volkswagen Veículos Comerciais volta a lançar o icónico modelo multiusos, agora proposto nas versões Beach, Beach Tour, Beach Camper (com minicozinha na traseira), Coast e Ocean (cada uma com uma kitchenette completa do lado do condutor). O regresso à estrada da família completa de autocaravanas, para satisfazer as mais variadas necessidades, está agendado apenas para o segundo semestre do ano, mas as pré-vendas arrancam já este mês de junho. Todas as versões da nova California partilham o teto de abrir com uma janela frontal e uma grande abertura frontal, bem como duas janelas laterais adicionais no fole (todas com rede mosquiteira), com duas portas traseiras deslizantes, sendo que os dois lados do veículo podem também ser utilizados, pela primeira vez, como um terraço ao ar livre. No interior, bancos individuais, em vez de um banco traseiro. A California tem como base a irmã Multivan, com a qual partilha também a gama de motorizações, com três opções disponíveis: 2.0 TDI de 150 CV, 2.0 TSI de 204 CV e a versão híbrida plug-in (eHybrid) com 245 CV de potência e sistema de tração integral 4MOTION.

DACIA DUSTER

O melhor de sempre

Na sua terceira geração, o Duster renova-se por completo, ganha maturidade, mais tecnologia e adere ao mundo das motorizações eletrificadas com soluções híbridas mild hybrid e autorecarregável, tornando-o ainda mais atrativo e no melhor Dacia de sempre.

Em destaque
- Terceira geração, totalmente nova
- Plataforma CMF-B
- Motores de 100 (GPL), 130 (mild-hybrid) e 140 CV (full hybrid)
- Tração dianteira ou integral
- Acabamentos: Essential, Expression, Extreme e Journey
- À venda em junho

Tudo começou em 1999, ano em que a Renault decidiu comprar a Dacia (e reorganiza-la) para cinco anos depois lançar o primeiro modelo sob "chancela francesa" na maioria dos mercados europeus, o Logan. Porém, e apesar de em 2007 surgir o Sandero (hoje um best-seller de vendas), coube ao Duster (2010) elevar o nome da marca a patamares que, dizemos nós, nem os seus responsáveis estavam à espera. Agora, e passados cerca de 14 anos após a estreia do SUV compacto romeno é chegada a altura de uma nova geração, a terceira.

Sob a filosofia "tudo o que é essencial, sem artifícios", a Dacia pegou numa folha em branco e tratou de criar aquele que é, sem grande margem para dúvidas, o seu melhor modelo de sempre. As dimensões exteriores (4,34 metros de comprimento, por 1,81 de largura e 1,66 de altura) não fogem muito às do antecessor, porém desde a plataforma, ao desenho, passando pelo equipamento e a gama mecânica tudo é diferente, para melhor.

A BASE DO SUCESSO

Começando por aquele que é, talvez, o elemento mais importante desta terceira geração, e ao mesmo tempo o menos visível, a plataforma CMF-B, já utilizada no Sandero e no Jogger, permite ao Duster, não só, uma arrumação (leia-se espaço) interior mais generosa, como a possibilidade de equipar uma série de dispositivos de segurança inexistentes até agora na gama e receber motores eletrificados, no caso concreto mild hybrid e híbrido auto-recarregável (full hybrid).

Isto num conjunto cujo design é totalmente novo, com linhas modernas e aparência mais musculada, onde sobressaem os faróis esguios com tecnologia LED e assinatura em forma de Y, ligados por uma grelha distinta com a mais recente interpretação do logotipo da marca, e os faróis de nevoeiro inseridos no para-choques em posição inferior. Tudo devidamente acompanhado por uma faixa preta em material Stakle (sem pintura e até 20% reciclado) que percorre todo o carro (proteções da zona traseira, laterais, cavas das rodas e guarda-lamas) e que ajuda a conferir o desejado look aventureiro.

ANTES E DEPOIS

Se por fora há um antes e um depois na vida do Duster, lá dentro há uma revolução. É verdade que os plásticos continuam a ser rijos, mas tanto os próprios materiais como a respetiva montagem e acabamentos e o desenho do tablier (mais ergonómico) pou-

FICHA TÉCNICA

DACIA DUSTER TCE 130 4X2

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.199 cm^3
POTÊNCIA	130 CV às 4.500 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	205 Nm às 1.750 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa manual 6 velocidades
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERAÇÃO	9,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	5,5 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	124 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.343 / 1.813 / 1.661 mm
PNEUS	215/65 R17
PESO	1.379 kg
BAGAGEIRA	474 l
PREÇO	24.050 €
LANÇAMENTO	Junho de 2024

Duster 4x4: transmissão Terrain Control com cinco modos de condução (Auto, Snow, Mud/Sand, Off-Road e Eco), altura ao solo de 217 mm e ângulos de ataque, saída e ventral de 31º, 36º e 34º, respetivamente.

co ou nada têm a ver com o antecessor. De igual modo, a vertente tecnológica ostenta agora painel de instrumentos digital a cores de 7", enquanto o infoentretenimento está a cargo de um ecrã tátil de 10,1" (de série nos níveis de equipamento Expression, Extreme e Journey), compatível com os sistemas multimédia Media Display e Media Nav Live, ambos com conetividade sem fios Apple CarPlay e Android Auto e atualizações "Over the Air".

Inerente à utilização da base CM-F-B está o aumento da habitabilidade, sobretudo para quem viaja atrás, e uma capacidade de bagageira de até 474 litros. Ainda no interior, nota para a estreia dos designados "YouClip", um sistema de fixação que permite sustentar vários acessórios específicos (tablet, telemóvel, copos, lanterna...) em distintas partes do habitáculo. →

Versão	Potência	Preço desde
ECO-G 100 Bifuel 4x2	100 CV	19.150 €
TCe 130 4x2	130 CV	22.250 €
TCe 130 4x4	130 CV	27.750 €
HYBRID 140 4x2	140 CV	29.000 €

EM MODO AUTOCARAVANA

Tal como o Jogger, também o Duster passa a disponibilizar como opção o denominado Sleep Pack. Uma solução engenhosa que transforma o SUV compacto romeno numa espécie de autocaravana e que é composta por uma cama de casal (estrutura e colhão com 1,90 metros de comprimento por 1,30 de largura), uma mesa e um espaço de arrumação. Tudo devidamente acondicionado numa caixa de madeira instalada na bagageira. Ainda no capítulo da funcionalidade realce para a introdução de uma nova grelha de tejadilho, com capacidade para suportar até 80 kg de peso, para instalar nas já conhecidas barras de tejadilho modulares da marca.

AGORA COM ELETRIFICAÇÃO

Ciente da importância que a mobilidade sustentável representa no atual panorama automóvel, a Dacia delineou para o novo Duster três formas distintas de ser híbrido. Assim, e partindo daquela que é a mais antiga na casa romena, mas que provavelmente será a mais comercializável, ostenta a designação ECO-G 100 e conjuga gasolina (1.0 turbo de três cilindros) e GPL numa proposta com 100 CV e dois depósitos com 50 litros (um para cada combustível) que permitem uma autonomia superior a 1.300 km. Segue-se o TCe 130 com propulsor 1.2 turbo a gasolina de 130 CV auxiliado por um sistema de hibridação ligeira de 48V que, segundo a marca, garante uma redução de consumos na ordem dos 10% face à unidade sem ajuda elétrica. De referir que este TCe surge acoplado a caixa manual de seis velocidades e possibilidade de tração dianteira ou integral.

Numa primeira abordagem ao volante desta unidade, nota positiva para o desempenho do TCe 130 que faz questão de tirar o máximo partido da boa relação peso/potência para proporcionar prestações interessantes (aceleração 0 aos 100 km/h em 9,9 segundos) e vincar uma posição que no quotidiano chega e sobra para as necessidades do mais pacato dos condutores. A isto não são alheias as mexidas ao nível da direção e o melhoramento da rigidez das barras estabilizadores que têm o condão de potenciar as capacidades dinâmicas do chassis. O novo Duster parece-nos muito mais assertivo nas reações, com uma postura mais equilibrada independentemente da situação, e sem penalizar o conforto.

Por último, e no topo da hierarquia, o Hybrid 140. Já existente no irmão Jogger e no Renault Clio, por exemplo, esta solução combina um bloco atmosférico a gasolina de 1.6 litros e 94 CV com dois motores elétricos (um de tração e outro como gerador/motor de arranque) e uma bateria de 1,2 kWh para uma potência total de 140 CV. A caixa de velocidade é automática elétrica (sem embraiagem), com 4 relações para o motor térmico e duas para o elétrico, o que permite, mais uma vez palavras da Dacia, uma condução em cidade até 80% sem emissões.

O novo Duster entra em atividade este mês de junho com preços a partir dos 19.150 €. ■

MIGUEL RODRIGUES

Painel de i nstrumentos digital a cores de 7". A estreia dos acessórios "YouClip" confere funcionalidade acrescida.

DESIGN INTERIOR MAIS MODERNO E MELHOR QUALIDADE

ALFA ROMEO JUNIOR

Menino bonito

A Alfa Romeo estreia um SUV urbano pensado para brilhar entre os modelos premium. O Junior mantem bem intacto o estilo e o caracter desportivo inerentes à casa italiana, servidos com locomoção híbrida ligeira ou elétrica de até 240 CV.

A GAMA CONTEMPLA TRÊS PACKS DE EQUIPAMENTO PARA CONFIGURAÇÃO PERSONALIZADA: TECHNO, PREMIUM E SPORT

Na Alfa Romeo é hora de regressar a uma das principais classes do mercado europeu, o segmento B. Para tal, nada melhor que, em primeiro lugar, fazê-lo no formato da moda, ou seja, com um SUV compacto, e, em segundo, com muito estilo, à boa maneira da marca de Arese.

Junior de sua graça (numa primeira fase chegou a chamar-se Milano), o novo modelo da Alfa Romeo parte da conhecida plataforma e-CMP do grupo Stellantis – a mesma do futuro Lancia Ypsilon e dos DS 3 E-Tense, Opel Mokka Electric... – para dar corpo a um conjunto seleto com 4,17 metros de comprimento, por 1,78 de largura e 1,50 m de altura, e com um objetivo concreto: conquistar novos clientes para a marca. Se o consegue ou não, só o futuro o dirá. Para já, presença não lhe falta. Idealizado pelo Alfa Romeo Centre Stile de Turim sob a tutela de Alejandro Mesonero Romanos, responsável pela criação, por exemplo, do CUPRA Formentor, o Junior recebe a inspiração de alguns modelos históricos do construtor italiano (a traseira com a "cauda truncada" é uma referência ao lendário Giulia TZ) para enfatizar umas linhas onde os grupos óticos "3+3" Full LED Matrix adaptativos e o emblemático escudo conferem a assinatura da marca.

Em destaque

- **SUV compacto premium**
- **4,17 metros de comprimento; bagageira de 400 litros**
- **Versões Ibrida (tração dianteira ou integral) de 136 CV e Elettrica, com 156 ou 240 CV**
- **Chega em setembro/outubro**

FOCO NA CONDUÇÃO

No interior, e como mandam as regras, tablier direcionado para o condutor com painel de instrumentos TFT digital de 10,25" e, ao centro, um ecrã com as mesmas dimensões para um sistema multimédia que inclui, entre outros, inteligência artificial ChatGPT,

NA SEGURANÇA: CONDUÇÃO AUTÓNOMA NÍVEL 2, CÂMARA TRASEIRA DE 180º, TECNOLOGIA DE ACESSO DE PROXIMIDADE...

Versão	Potência	Preço desde
Elettrica 50 kWh FWD	156 CV	38.500 €
Speciale 50 kWh FWD	156 CV	40.500 €
Veloce 50 kWh FWD	240 CV	47.500 €

assistente virtual "Hey Alfa", widgets personalizáveis e atualizações "over-the-air". A acompanhar, materiais de boa qualidade ao toque e um desenho moderno e tipicamente Alfa Romeo com pormenores como as saídas da climatização em forma de Quadrifoglio (o trevo de quatro folhas característico da marca) e bancos desportivos desenvolvidos pela Sabelt.

Ainda lá dentro, espaço suficiente para quatro adultos, embora nos parecesse que o acesso aos lugares traseiros poderia ser mais amplo, e uma capacidade de bagageira de 400 litros (com sistema mãos-livres), valor que coloca o Junior entre os melhores da categoria.

ELETTRICA E IBRIDA

Falar da referida plataforma e-CMP é sinónimo de eletrificação e o novo SUV compacto transalpino não é exceção. Neste âmbito surgem duas variantes sem emissões, denominadas Elettrica com 156 e 240 CV, sendo que a primeira é alimentada por uma bateria de iões de lítio de 54 kWh para uma autonomia de 410 km (590 em cidade) e carga em corrente contínua de até 100 kW (10--80% em 30 minutos). De referir que a versão mais potente está associada ao acabamento topo de gama Veloce e equipa diferencial autoblocante mecânico Torsen, relação de direção mais direta (14:6), vias alargadas com barras estabilizadores específicas à frente e atrás, suspensão rebaixada 25 mm, sistema de travagem desportivo (discos dianteiros com mais de 380 mm e pinças monobloco de quatro pistões) e jantes de 20 polegadas.

Igualmente agregado à terminologia Elettrica aparece a navegação com o sistema EV Routing que permite o acesso a mais de 600 mil pontos de carregamento espalhados pela Europa para planificação da rota desejada.

Paralelamente à locomoção totalmente elétrica, o Junior é também proposto numa versão designada Ibrida, que conjuga um propulsor turbo de 1.2 litros a gasolina com um motor elétrico de 21 kW, uma bateria de 48V e uma caixa automática de dupla embraiagem de seis velocidades. Em resumo, um híbrido ligeiro com 136 CV de potência que está disponível com tração dianteira ou integral (sistema Q4, com unidade elétrica instalada no eixo traseiro) e que, segundo a Alfa Romeo, garante uma utilização sem emissões em cidade superior a 50%.

O novo Junior tem lançamento previsto para setembro/outubro, sendo que as encomendas para as versões elétricas já estão abertas, enquanto para os híbridos começam no mês de junho com preços de entrada abaixo dos 30 mil euros. ■

MIGUEL RODRIGUES

Para o lançamento, versão Speciale em edição limitada com equipamento topo de gama; disponível nos motores Ibrida e Elletrica de 156 CV.

RENAULT SYMBIOZ

Simbiose (quase) perfeita

A Renault desvendou o Symbioz, novo modelo com base no Captur que foi desenhado do meio da carroçaria para trás, mantendo o espaço para os ocupantes, mas com uma bagageira muito maior. Chega em setembro.

O nome Symbioz (ou simbiose, em português) significa viver em conjunto, o que dá uma ideia do que representa o novo modelo da Renault, cuja comercialização vai arrancar em setembro. É, de forma sucinta, um Captur redesenhado do meio para a traseira para oferecer uma bagageira maior, ficando em termos de conceito a meio caminho entre um SUV e uma carrinha, até porque de determinados ângulos, e com a devida distância, lembra o outrora Clio Sport Tourer.

A verdade é que não deixa de ser curioso que a marca francesa tenha lançado o Symbioz quando no segmento C já tem o Austral (4,51 metros de comprimento), o Arka-

Em destaque

- Mistura os conceitos SUV e carrinha
- Plataforma CMF-B (a mesma do Captur)
- Motorização Full Hybrid 145 CV
- Banco traseiro com regulação longitudinal
- Bagageira entre 492 e 625 litros
- À venda em setembro

na (4,56), o Scénic (4,47) e o Mégane (4,20 m). No entanto, e com o passar do tempo, os seus responsáveis foram percebendo a existência de um "espaço" entre o Austral e o Captur (4,24 m), que poderia (e devia) ser colmatado. Assim, nasce o novo Symbioz (4,41 m) que, como explicou Paula Fabregat, responsável pelo projeto de design, na apresentação estática em Paris, "era para ser um modelo com um acabamento mais coupé, mas Luca de Meo, CEO da Renault, pediu-me um formato mais tradicional sem deixar de ser 'sexy'."

BOAS PROPORÇÕES

Na realidade, não é fácil pegar num carro, manter a distância entre eixos (é a mesma do Captur: 2.639 mm), prolongar a traseira e tornar o resultado proporcional (as grandes jantes de 18" e 19" desempenham um papel fundamental). A secção dianteira não foi totalmente decalcada do Captur, porque a grelha, com uma faixa de policarbonato pintada de preto na parte superior, é diferente, tal como as referidas jantes: a marca francesa diz que tentou fazer com que parecessem estar em movimento, mesmo quando paradas. À primeira vista, conseguiram.

Porém, as principais particularidades deste Symbioz começam do meio para trás. Em primeiro lugar, as portas traseiras contam com uma fina nervura inexistente nas dianteiras, o que pode parecer estranho, mas que em termos visuais resulta. Em segundo, a introdução de vincos na porta da bagageira e de um spoiler de tejadilho (algo exagerado), bem como o para-choques volumoso acabam por conferir um caráter distinto quando se observa a traseira.

Excelente volumetria da bagageira: entre 492 e 625 litros, mediante a posição dos bancos traseiros.

<< Em termos de posicionamento de gama, o Symbioz coloca-se entre o Captur e o Austral >>

<< O Symbioz usa versão ampliada da plataforma CMF-B, a mesma do Captur >>

COMO O CAPTUR, MAS MAIOR

No interior, herança Captur. O painel de instrumentos digital é o mesmo, tal como o ecrã central tátil de 10,4" em formato quadrado com sistema multimédia openR Link baseado no Android Automotive 12, com navegação desde a versão básica (Techno) e Google integrado; inclui cerca de 50 aplicações (o número exato depende do país), como Waze, Amazon Music, Vivaldi, Kabriol, Karacol...

Seguindo esta tendência, também não há nada de novo no que respeita ao design dos bancos, confortáveis e com bom apoio lateral tanto no assento como no encosto, embora a conceção dos estofos tenha merecido atenção especial: tecido grosso (muito →

NO LANÇAMENTO, MOTOR FULL HYBRID DE 145 CV

apelativo) na versão base, TEP (um tecido sintético que parece couro) no encosto e nas laterais no acabamento Esprit Alpine e um tecido de malha na variante Iconic.

Quanto aos lugares traseiros, o espaço para os joelhos é idêntico ao do Captur, ou seja, suficiente para adultos com pouco mais de 1,80 m de altura, mas apenas quando o banco está na sua posição mais recuada, uma vez que pode ser regulado no sentido longitudinal (todo, não em secções) até 16 cm. Uma valência que proporciona aquele que é, provavelmente, um dos maiores argumentos deste novo Renault, a bagageira. Na prática são entre 492 (422 no Captur) e 625 litros, consoante a posição do banco traseiro, ou 1.582 com o total rebatimento do mesmo.

De igual modo, e tal como tem acontecido nos recentes lançamentos da marca, o Symbioz dispõe do tejadilho panorâmico Solarbay que permite ganhar 3 centímetros em altura no interior. Equipado com tecnologia de Cristal Líquido Disperso em Polímero (PDLC), que cria um campo elétrico que desloca as moléculas no interior do vidro, passa de translúcido a opaco instantaneamente através de um botão no plafonier ou por comando de voz.

E-TECH FULL HYBRID

Na fase de lançamento, o Symbioz será apenas proposto na conhecida versão E-Tech Full Hybrid. Portanto, estamos perante um sistema que combina um propulsor de quatro cilindros a gasolina de 1.6 litros e 94 CV com dois motores elétricos, um com 36 kW para "empurrar" o conjunto e outro com 18 kW que funciona como arranque/gerador, e uma bateria de 1,2 kWh de capacidade. Por outras palavras, trata-se de um híbrido "tradicional", sem carregamento à tomada, com 145 CV de potência total gerido por uma caixa automática sem embraiagem (multi-modo) com quatro velocidades para o bloco térmico e duas para o elétrico principal.

Mais tarde, início de 2025, a gama irá receberá motorizações unicamente a gasolina, embora a Renault não tenha mencionado quais. O Symbioz tem lançamento agendado para setembro, devendo as encomendas abrir no decorrer do verão. ■

RICARDO CARVALHO

SEGURANÇA EM PRIMEIRO LUGAR

Como é apanágio na Renault, o Symbioz está equipado com até 29 sistemas de segurança ADAS. Destes, realce para o Active Driver Assist 2, que garante uma condução autónoma de nível 2 (funciona em estradas convencionais, e não apenas em autoestradas ou vias com duas faixas de rodagem) e agrega dispositivos como o cruise control adaptativo com Stop&Go, reconhecimento de sinais de trânsito e sistema de centragem na faixa de rodagem, e para a travagem automática de emergência, com a inclusão de manobra em marcha-atrás a uma velocidade entre 3 e 10 km/h. Reforçaram a sua presença o Safety Coach (pontua de 0 a 100, tendo em conta a velocidade, a trajetória e as distâncias de segurança), a câmara de 360º, o alerta de mudança involuntária de faixa, a saída segura dos ocupantes... Por último, destaque para o botão "My Safety Switch" no tablier que permite desativar seis destes ADAS (os que quisermos) de uma só vez, evitando que reduzam demasiado o prazer de condução.

O desenho do interior é partilhado com o dos mais recentes modelos da marca.

Tejadilho panorâmico com Cristal Líquido Disperso em Polímero desenvolvido em parceria com a Solarbay. Infoentretenimento com sistema operativo Google.

Em destaque
- Motores elétricos de 184 e 218 CV
- Baterias de 40,7 kWh ou 54,2 kWh
- Autonomias de até 402 km
- Quatro acabamentos: Essential, Classic, Favoured e JCW
- Preços desde 34.800 €

MINI COOPER ELÉTRICO

Clássico eterno

A segunda geração do Mini Cooper elétrico remete para o design purista do icónico modelo de três portas, original, dinâmico e divertido, com uma nova imagem e duas motorizações servidas por baterias com maior capacidade para autonomias acima dos 400 km.

CONCEÇÃO FOCADA NA DINÂMICA; BAIXO CENTRO DE GRAVIDADE E RODAS BEM PUXADAS AOS EXTREMOS DA CARROÇARIA

Baseando-se em plataforma estreante e exclusiva para modelos 100% elétricos, desenvolvida pela Spotlight Automotive, joint-venture entre a BMW e a chinesa Great Wall Motors, os totalmente novos Mini E (e o mais potente e desportivo SE) movidos a bateria apresentam-se com elementos esteticamente distintos dos do antecessor que evidenciam, de forma clara, a sua diferenciação. No design exterior sobressai a nova grelha octogonal, complementada com os clássicos faróis circulares e farolins dotados de tecnologia LED de série. Novidade é a possibilidade de configuração do grafismo projetado pelas luzes, que constituem a assinatura luminosa diurna tanto à frente como atrás. De igual modo, estão disponíveis renovadas jantes de 16 a 18 polegadas.

O Mini Cooper E comercializa-se em quatro versões (Essential, Classic, Favoured e John Cooper Works), que caraterizam a imagem do automóvel com elementos de estética (cores, frisos, ailerons, spoilers ou jantes) diferenciados na riqueza daquela dotação e do visual desportivo. Desde o Classic permitem-se cores de carroçaria expressivas contrastantes com a do tejadilho, destacando-se o espampanante Sunny Side Yellow (nas imagens), cor amarela na carroçaria e branco no teto e nas capas de retrovisores. A irreverência assenta-lhe bem.

SIMPLICIDADE BRITÂNICA

Como no exterior de linhas mais simples e sóbrias, também o interior segue a fórmula minimalista.

Renovadas jantes de 16 a 18". A bagageira chega aos 800 litros com o rebatimento dos encostos dos bancos traseiros.

FICHA TÉCNICA

MINI COOPER E

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente
POTÊNCIA	184 CV (135 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	290 Nm
BATERIA	40,7 kWh (36,6 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	305 km
TEMPO DE CARGA	4,55h a 11 kW CA (100%) 30 min. a 75 KW CC (10-80 %)
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	7,3 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	13,8 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	3.858 / 1.756 / 1.460 mm
PNEUS	195/60 R16
PESO	1.615 kg
BAGAGEIRA	210-800 l
PREÇO	34.800 €
LANÇAMENTO	Maio de 2024

FICHA TÉCNICA

MINI COOPER SE

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente
POTÊNCIA	218 CV (160 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	330 Nm
BATERIA	52,4 kWh (49,2 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	402 km
TEMPO DE CARGA	6,40h a 11 kW CA (100%) 30 min. a 95 KW CC (10-80 %)
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERAÇÃO	6,7 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	14,1 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	3.858 / 1.756 / 1.460 mm
PNEUS	195/60 R16
PESO	1.680 kg
BAGAGEIRA	210-800 l
PREÇO	38.400 €
LANÇAMENTO	Maio de 2024

MINI EXPERIENCE MODES: ATÉ 7 MODOS DE CONDUÇÃO, INCLUINDO O TIMELESS, QUE IMITA O SOM DO ESCAPE DO MINI ORIGINAL

Ecrã redondo com 240 mm de diâmetro para o infoentretenimento Mini Operating System 9, com base num software Android Open Source Project (AOSP).

Estaciona sozinho: assistente de estacionamento assume a manobra mediante o simples premir de um botão.

<< Baterias de iões de lítio suportam carregamentos em corrente contínua de até 95 kW >>

Nota para a modernização de um elemento clássico do Mini desde as suas origens, o amplo painel central de bordo redondo – há muito tornado monitor digital -, que adquire ecrã de alta definição com 9,44" e software de última geração. O habitáculo mantém a lotação para quatro pessoas e a bagageira perde 1 litro de volumetria face ao modelo antecessor, para 210, mas que, mediante o rebatimento das costas dos bancos traseiros (60:40), atinge os 800 litros, mais 69 litros do que o cessante Cooper SE.

AINDA A REFERÊNCIA DINÂMICA

O Mini elétrico passa a estar disponível em duas motorizações, a estreante Cooper E e a já comercializada Cooper SE, agora mais potente. A primeira recebe um motor de 184 CV e 290 Nm (mais 20 Nm do que no SE anterior), conferindo-lhe uma aceleração 0-100 km/h em 7,3 segundos, enquanto a SE, mais desportiva, evolui para uma unidade de 218 CV e 330 Nm, que lhe permite ir dos 0 aos 100 km/h em 6,7 segundos. No programa de desenvolvimento, privilegiou-se a performance à autonomia, para proteção do ADN do construtor britânico. E o chassis acompanha toda essa disponibilidade energética, assegurando ao Cooper elétrico a eficácia de comportamento pela qual a marca é mundialmente famosa, com o baixo centro de gravidade e o acerto das suspensões a ajudar à estabilidade e aquela dinâmica que se aprecia nos Mini desportivos. Direção direta e comunicativa e uma ótima posição de condução são outros trunfos.

Com bateria de 40,7 kWh de capacidade, um progresso face à de 32,6 do Cooper SE que sai de cena, o estreante Cooper E tem autonomia sem emissões de 305 km. O que embora não parecendo suficiente para um automóvel estradista de longo curso – que o Mini não é –, enquadra-se no espectro de um carro citadino. Por seu turno, o raio de ação do Cooper SE, por dispor de bateria de superior conteúdo energético (54,2 kWh), também é mais amplo, atingindo os 402 km.

Os preços em Portugal arrancam nos 34.800 € para o Cooper E e nos 38.400 € para o SE. ■

VÍTOR MENDES

CUPRA FORMENTOR

Imagem de marca

A CUPRA volta a eleger o Formentor para servir de montra às suas mais recentes tendências de design através de nova geração do SUV compacto que envolve, igualmente, atualização mecânica, sistema multimédia mais evoluído e mexidas estratégicas no chassis.

FARÓIS LED MATRIX COM TRÊS TRIÂNGULOS ILUMINADOS PARA AS LUZES DIURNAS

Em destaque

- Nova linguagem de design da marca
- Motor eTSI de 150 CV com hibridação ligeira
- Versão desportiva VZ com 333 CV
- PHEV de 204 e 272 CV; autonomias elétricas de até 100 km
- Tração dianteira ou integral
- À venda em setembro

Design, design e design. Esta foi provavelmente a palavra mais repetida no decorrer da apresentação internacional do novo CUPRA Formentor. E a razão não é para menos. O Formentor orgulha-se, não só, de ter sido o primeiro modelo do construtor espanhol a ostentar o ADN da marca em 2020, como de ser um best-seller de vendas.

Agora, passados quatro anos, nova linguagem estilística e novamente o Formentor como porta-estandarte de uma metamorfose que inclui, também, mexidas na gama de motorizações, no equipamento e até no chassis (mantém a opção da tração integral 4Drive em algumas versões).

Começando pelo mais visível, frente totalmente redesenhada com capô afilado e logotipo integrado (no antecessor o logo estava na grelha), grupos óticos com tecnologia LED Matrix (opcional) e nova grelha com maior espaçamento entre elementos de forma a permitir maior entrada de ar e a conferir um aspeto mais musculado. Atrás, assinatura luminosa reforçada por uma faixa vermelha a ligar os novos farolins e com o logotipo iluminado ao centro. No geral, o resultado à vista é bem conseguido e nota-se uma clara distinção/evolução entre o atual e o novo Formentor, que conta, igualmente, com uma gama de jantes de liga leve de 18 e 19" e novas cores de carroçaria.

AMBIENTE DESPORTIVO

No interior, cuja preocupação da CUPRA residiu no incremento da qualidade e da tecnologia sem beliscar a vertente desportiva inerente à marca, surgem novos materiais no tablier e revestimentos das portas, com maior presença de componentes reciclados e/ou recicláveis, três ambientes do habitáculo, com bancos dianteiros distintos, sempre de corte desportivo, e um novo ecrã multimédia de 12,9" (antes 12") com software mais evoluído e cursor retro iluminado. Em relação a este último, é compatível com Android Auto e Apple CarPlay sem fios e trabalha em sintonia com a aplicação "My CUPRA"; em complemento dispõe de base para carregamento inalámbrico de 15W para smartphones. Ainda neste âmbito, destaque para a estreia de um sistema de som desenvolvido pela Sennheiser Mobility (opção) e para o já existente painel de instrumentos digital de 10,25", agora com novos grafismos.

ALMA VZ (DE VELOZ)

Apesar de vivermos numa época em que a eletrificação é lei, a CUPRA decidiu (e bem, dizemos nós) jogar em todos os tabuleiros no que ao leque mecânico diz respeito: gasolina, gasolina mild-hybrid, Diesel e híbrido plug-in. Ou seja, soluções para todos os gostos que tem nos propulsores a

ATRÁS, FAIXA LUMINOSA A UNIR OS GRUPOS ÓTICOS COM O LOGOTIPO ILUMINADO AO CENTRO

<< Nos motores: gasolina, gasolina mild-hybrid, Diesel e híbridos plug-in >>

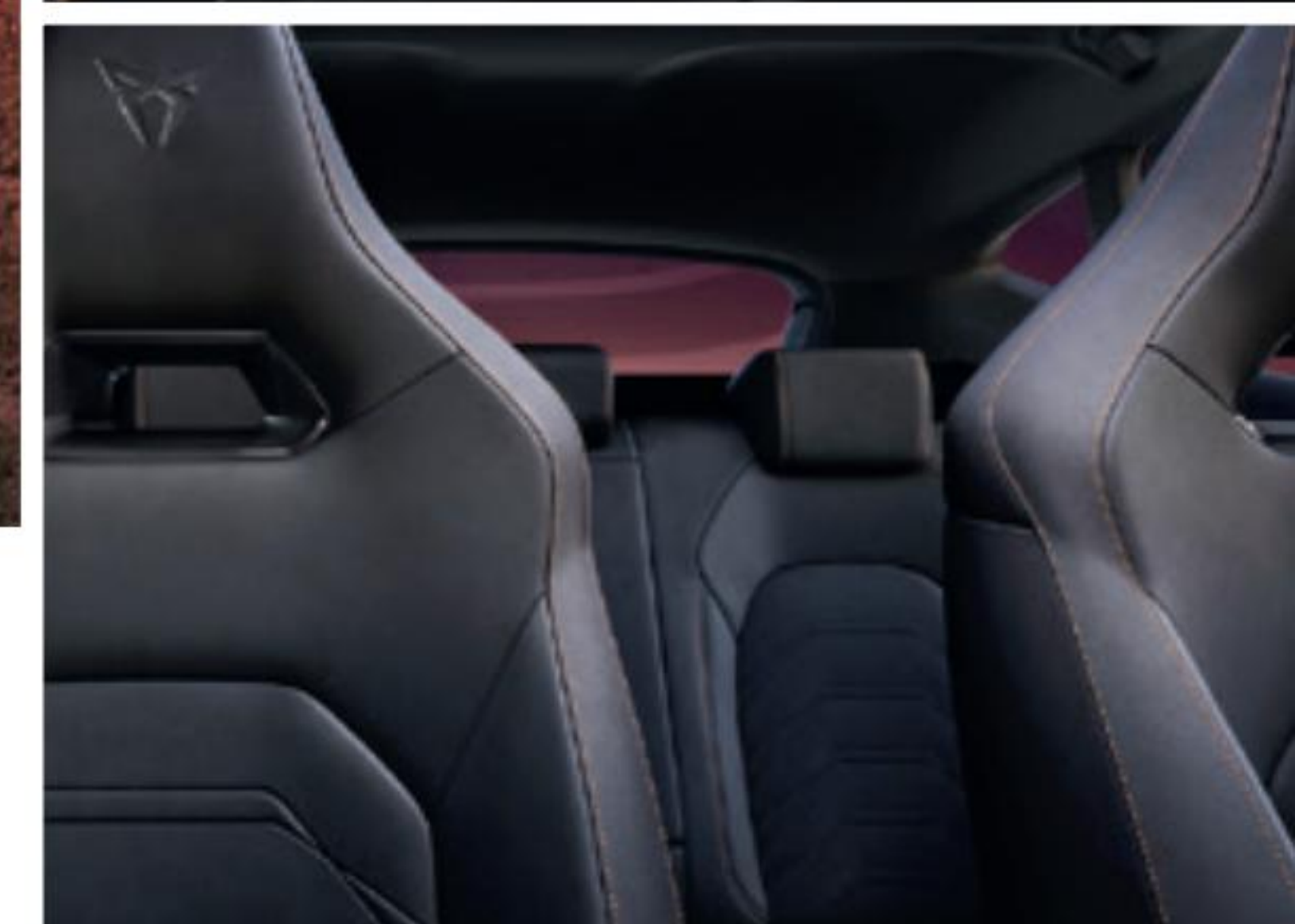
gasolina 1.5 TSI de 150 CV, 2.0 TSI de 333 (antes 310 CV) e no turbodiesel 2.0 TDi de 150 CV os seus representantes "à antiga". Destes, referência obrigatória para o desportivo VZ (333 CV) que equipa caixa automática DSG de 7 velocidades com escalonamento específico, tecnologia de repartição de binário no eixo posterior, sistema de travões com pinças Akebono de seis pistões e discos de 375 mm, e modo de condução exclusivo pensado para utilização em pista.

Já integrados na era moderna aparecem o motor 1.5 eTSI, com a mesma potência da unidade dita "normal", mas com hibridação ligeira de 48V (transmissão DSG), e duas versões híbridas plug-in com 204 e 272 CV (245 no atual), alimentadas por baterias de 19,7 kWh (úteis) que garantem autonomias sem emissões superiores a 100 km. A bateria pode ser carregada em corrente contínua até 50 kW; 11kW em alternada.

No capítulo técnico, e para além da plataforma MQB Evo, o novo Formentor conta com esquema de suspensões traseiro multibraços, sistema de Controlo Dinâmico do Chassis (DCC), com 15 posições, e diferentes modos de condução: Comfort, Performance, CUPRA, Offroad (versões de tração integral), Drift e Individual.

O CUPRA Formentor deverá chegar a Portugal em setembro não havendo ainda preços definidos. ■

MIGUEL RODRIGUES

Novo desenho do habitáculo, onde se inclui um novo infoentretenimento em ecrã de 12,9" com software de última geração.

CUPRA LEON

Receita espanhola

Em destaque

- **Desenho renovado: capô, grelha, faróis...**
- **Novo sistema multimédia de 12,9"**
- **Motores a gasolina, Diesel e híbrido plug-in: potências de 150 a 333 CV**
- **PHEV com autonomia superior a 100 km**
- **À venda em julho**

Partindo do Formentor, a CUPRA aplica a mesma receita ao Leon. Novo design da marca, novos motores e mais tecnologia. Tudo sem adulterar o cariz desportivo do compacto espanhol. Chega em julho.

Aproveitando a apresentação da nova geração Formentor, a CUPRA "matou dois coelhos com uma cajadada" e, na mesma altura, deu a conhecer o novo Leon. Na prática, e mantendo as carroçarias de 5 portas e carrinha (Sportstourer), o compacto espanhol recebe praticamente o mesmo tratamento que o irmão SUV, ou seja, evolução da imagem, reforço do equipamento e revisão dos motores.

Assim, por fora destaque para os desenhos dos faróis LED com tecnologia matricial e dos para-choques, logotipo inserido no capô e, na traseira, emblema da CUPRA iluminado ao centro, fazendo uma espécie de ligação entre os grupos óticos. De igual modo, e tal como no Formentor, também aqui há novas jantes de 18 e 19" e novas cores exteriores (total de 8).

Abertas as portas, ambiente com uma abordagem mais sustentável na escolha dos materiais (bancos com microfibra reciclada ou em pele ecológica), instrumentação digital atualizada e o aumento do ecrã tátil multimédia de 10 para 12,9", com sistema operativo mais avançado (wireless Full Link, Apple CarPlay, Android Auto...) e acompanhado, numa posição inferior, por uma barra deslizante retro iluminada para controlo da climatização e do volume do som. Por falar em som, o atual sistema topo de gama Beats é substituído por um desenvolvido em parceria com a Sennheiser Mobility (opcional), com 12 colunas.

MÚLTIPLA ESCOLHA

O futuro Leon (chega em julho) tem como motor de entrada de gama o bloco 1.5 TSI de 150 CV acoplado a caixa manual de seis velocidades. Com a mesma cilindrada e potência surge uma nova versão munida de hibridação ligeira com motor de arranque de 48V, bateria de iões de lítio de 48V e transmissão automática DSG de 7 relações. A oferta continua com o conhecidíssimo 2.0 TDI de 150 CV (DSG de 7) e com os híbridos plug-in (PHEV) de 204 e 272 CV. Em relação a estes últimos, ambos recorrem a um novo propulsor turbo a gasolina de 1.5 litros (1.4 no anterior) associado a uma bateria de 19,7 kWh úteis (antes 10,8) que lhe confere uma autonomia totalmente elétrica de mais de uma centena de quilómetros; carregamento máximo da bateria de até 50 kW em corrente contínua e de 11 kW, em alternada (antes 3,7). De referir que no caso do PHEV mais potente, designado Leon VZ e-Hybrid, pode montar travões Brembo com pinças de quatro pistões e discos perfurados de 370 mm.

Igualmente com a denominação VZ, mas noutro patamar e apenas disponível na versão Sportstourer, aparece a versão desportiva a gasolina de 333 CV (tração integral 4Drive) com tecnologia de repartição do binário entre as rodas traseiras Torque Splitter e, em opção, travões Akebono de 6 pistões com discos dianteiros de 375 mm. ■

MIGUEL RODRIGUES

No interior, novos revestimentos no tablier e portas, com material reciclado, e infotainment com ecrã maior e tecnologicamente mais avançado.

Imagem exterior mais agressiva, principalmente à frente com nova disposição da grelha, logotipo no capô e faróis LED Matrix.

FRENTE REDESENHADA COM A NOVA ASSINATURA LUMINOSA DA MARCA E GRELHA HEXAGONAL

SKODA KODIAQ

Pronto a carregar

Com nome inspirado numa espécie de urso-pardo, o Kodiaq vai à caça dos clientes dos SUV com até sete lugares. Nesta segunda geração ganhou qualidade e imagem muito mais moderna e, pela primeira vez, uma versão híbrida de ligar à corrente. Em Portugal, a partir de junho.

A Skoda virou do avesso aquele que foi o seu primeiro SUV "a sério" (depois do Yeti), em comercialização desde 2016. E tem motivos para estar muito otimista com esta segunda geração Kodiaq. Sem cortar radicalmente com o antecessor, a marca checa mexeu em todos os elementos essenciais, a começar na imagem, agora mais sofisticada, passando pelos conteúdos tecnologicamente evoluídos, o rigor de construção e o espaço abundante reconhecido aos automóveis da marca.

O novo Kodiaq mede 4,7 metros de comprimento, significa que cresceu apenas 61 mm na mudança de geração, sendo depois mais estreito (-18 mm) e baixo (-24 mm). E, no interior, poderá dispor de cinco ou sete lugares em duas ou três filas de bancos, beneficiando, em ambas as variantes, da ampla distância entre eixos: progrediu 3 mm para um total de 2.791 mm. A habitabilidade nos dois bancos adicionais depende da gestão do espaço para pernas na fila intermédia, que desliza 18 cm sobre calhas. Espaço abundante também na bagageira: cresceu 75 litros, podendo chegar aos 910 litros (845 na versão de 7 lugares e 745 no PHEV, devido a presença da bateria no piso).

Nesta segunda geração manteve-se a mesma arquitetura técnica, a versátil plataforma MQB, numa versão esticada e evoluída para se tornar compatível com vários níveis de eletrificação (híbridos com ou sem recarga externa das baterias), opções a gasolina e Diesel (da geração precedente).

MAIS DIGITAL E PRÁTICO

No interior, a qualidade é elevada tanto no campo dos materiais como da montagem. Mas o Ko-

Em destaque

- SUV com 5 ou 7 lugares
- Estreia PHEV com mais 100 km de autonomia elétrica
- Diesel de 2 litros com 150 ou 193 CV (4x4)
- Preços desde 41.500 €
- Lançamento em junho

diaq, à imagem do que aconteceu com a nova geração Superb, eleva a fasquia ao nível da sensação de robustez.

A conceção convincente do painel de bordo harmoniza-se com a cada vez mais importante tecnologia de infoentretenimento e conectividade. Assim, no tablier, destaque para o painel de instrumentos digital de 10,25", para o head-up display e para o ecrã de infotainment de 13". Outra novidade é o facto do comando da caixa de velocidades passar a estar integrado na coluna de direção, de forma a libertar espaço para arrumações na consola central. De igual forma, há uma nova abordagem aos comandos comuns através dos denominados Smarts Dials: três botões rotativos, alinhados com outros tantos ecrãs digitais de 32 mm, permitem um acesso intuitivo a várias funções do veículo (climatização, navegação, modos de condução...). Novo é também o sistema de carregamento sem fios para telemóvel a 15 watts, que permite carregar dois dispositivos ao mesmo tempo.

Com múltiplos espaços de arrumação e as diversas soluções «Simply Clever» que são já uma imagem de marca da Skoda, o habitáculo do Kodiaq é um exemplo de conveniência. Exemplos disso são o guarda-chuva num compartimento da porta e o raspador de gelo, que recebem agora a companhia do chamado «display cleaner», arrumado na consola central, e que serve para limpar as inestéticas dedadas nos ecrãs táteis, e de uma caixa de arrumação no túnel central em frente ao banco traseiro com ajuste longitudinal.

MILD HYBRID, PHEV E DIESEL

Quanto às motorizações, a oferta é quase para todos os gostos. A juntar ao Diesel (2.0 TDI nas variantes 150 e 193 CV), a gama nacional inclui um Mild-Hybrid 1.5 TSI de 150 CV, com sistema de 48V e tecnologia de desativação de cilindros, e o Plug-in Hybrid (PHEV) de última geração, com a denominação Kodiaq iV. Este combina o propulsor de 4 cilindros 1.5 TSI com injeção direta a gasolina, um motor elétrico e uma bateria com 25,7 kWh de capacidade (25 minutos para recuperar 10-80% da carga num posto rápido a 50 kW; carregamento total em 2h30 numa ligação a 11 kW), para um total de 204 CV e uma autonomia sem emissões acima de 100 km.

O lançamento do novo Kodiaq arranca no próximo mês de junho com as versões 2.0 TDI de 150 CV (41.500 €) e 1.5 TSI de 150 (46.000 €). O Kodiaq iV apenas estará disponível no terceiro trimestre 2024, ainda sem preços indicativos. ■

VÍTOR MENDES

FICHA TÉCNICA

SKODA KODIAQ IV

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.498 cm³
POTÊNCIA	150 CV entre as 5.000 rpm e 6.000 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	Nm entre as 1.500 rpm e as 4.000 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa auto. 6 velocidades (DSG)
SISTEMA ELÉTRICO	
TIPO DE MOTOR	Síncrono de ímanes permanentes
POTÊNCIA	115 CV
BINÁRIO	330 Nm
BATERIA	Iões de lítio, 25,7 kWh (úteis)
AUTONOMIA	Mais de 100 km (WLTP)
SISTEMA HÍBRIDO	
TIPO DE MOTOR	Elétrico-Gasolina, PHEV
POTÊNCIA (TOTAL)	204 CV
BINÁRIO (TOTAL)	350 Nm
V. MÁXIMA	210 km/h
ACELERAÇÃO	8,4 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	5,3 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	N.D.
DIMENSÕES (C/L/A)	4.758 / 1.864 / 1.509 mm
PNEUS	235/55 R18
PESO	1.913 kg
BAGAGEIRA	745-1.945 l
PREÇO	46.000 € (Indicativo)
LANÇAMENTO	Final de 2024

DINÂMICA APRIMORADA

Incontornáveis nesta segunda geração Kodiaq são os aprimoramentos na suspensão e aerodinâmica, que otimizaram a condução do SUV, independentemente das características do traçado. Estreia neste modelo, o opcional Controlo Dinâmico do Chassis (DCC Plus) utiliza duas válvulas controladas de forma independente para separar as fases de recuperação e compressão do amortecimento, o que assegura um ajuste mais imediato numa faixa mais alargada de níveis de amortecimento. Testámos a versão 2.0 TDI, mecânica que revela um apetite realmente contido (chegámos a fazer consumo de 5 l/100 km!) e boa disponibilidade quer na aceleração quer nas remotas. Elogio que se estende à caixa DSG (7 velocidades), exemplar na celeridade e precisão. Este primeiro contacto confirmou todas as melhores referências da geração que precede, bem como o pulo significativo na qualidade e na forma como o Kodiaq filtra as irregularidades do piso, sobressaindo como um dos melhores compromissos entre conforto e dinamismo na categoria.

Novos faróis LED Matrix de segunda geração.

Mais digital: ecrã de infotainment de 13", Virtual Cockpit modernizado com painel de instrumentação digital de 10,25" e a estreia do head-up display.

Smarts Dials são três botões rotativos, alinhados com outros tantos ecrãs digitais de 32 mm.

JANTES DE 18 A 20 POLEGADAS E NOVE CORES EXTERIORES

KIA EV3

Elétrico para as massas

O EV3 será o elétrico mais pequeno e barato da Kia, com o vincado objetivo de tornar a mobilidade sustentável acessível para todos. O conceito crossover permite não abrir mão do formato da moda, com espaço, estilo e boa versatilidade. Chega no último trimestre do ano.

A Kia acelera a ampliação da gama de elétricos EV com o EV3, um dos seis modelos com motor alimentado exclusivamente por bateria que o construtor sul-coreano pretende ter em comercialização até 2026. O EV6 e o EV9 já rodam pelas nossas estradas, o SUV médio EV5 foi agora revelado e chegará em 2025, enquanto o EV4 e EV2 estão previstos para mais tarde na década.

2024 é o ano do EV3, SUV compacto de segmento B a "esticar" para o C nas dimensões da carroçaria, com design modernista

O KIA EV3 ESTARÁ DISPONÍVEL NOS ACABAMENTOS BASE E GT LINE, SEMPRE COM MOTOR ELÉTRICO DE 204 CV

Nova assinatura luminosa com óticas dispostas verticalmente bem nas extremidades da carroçaria para aumentar a sensação de largura.

caracterizado por formas geométricas, e cujo comprimento total chega a 4,3 metros, avantajado para a categoria. Dimensões exteriores crescidas que se refletem no espaço interior e também na bagageira.

Beneficiando de entre eixos extensa (2.680 mm) e com as rodas o mais possível puxadas aos extremos da plataforma (E-GMP, igualmente utilizada no modelo mais graúdo EV6), o EV3 tem lotação para cinco ocupantes. Mas mais importante, lugares espaçosos. Desde logo, com quase 1,1 metros na zona das pernas nos bancos da frente e praticamente 1 metro atrás. Estivemos a bordo do EV3 e confirmamos que as medidas interiores são efetivamente generosas, favorecendo igualmente a capacidade da bagageira, 460 litros (acompanhados de adicionais 25 litros sob o capô). Números que não deixam dúvidas: aqui está um automóvel que cumpre os requisitos familiares.

INTERIOR DE NOVA VAGA

À imagem do exterior, também no interior o design é futurista, com linhas simples e vastos espaços limpos a reforçarem a sensação de espaço. O painel de bordo é dominado por dois ecrãs táteis de 12,3 polegadas e um terceiro de 5'' que integra o controlo do sistema de climatização. Nestes amplos monitores são exibidas informações completas através de gráficos modernos, facilmente legíveis, nítidos e intuitivos, e acessíveis igualmente ao passageiro do banco dianteiro (comando do sistema de entretenimento e de navegação).

A Kia decidiu (e bem) zelar pela atenção do condutor, querendo mitigar eventuais fatores de distração no controlo das funcionalidades que impliquem retirar as mãos no volante e a concentração na estrada. Por isso, muitas das funções do EV3 podem ser controladas com um simples toque nos botões do volante, incluindo modos de condução, cruise control, entretenimento e navegação. Além disso, há ainda um conjunto adicional de botões (não táteis) perfeitamente integrados e alinhados abaixo do monitor central para comando das funções mais utilizadas, que adicionando o head-up display, contribuem para o tal objetivo de salvaguarda da segurança na condução.

SUSTENTÁVEL E PRÁTICO

O sentido prático também prevalece pela adoção de uma consola central entre os bancos dianteiros,

Capacidade da bagageira de 460 litros e compartimento dianteiro sob o capô (frunk) com 25 litros adicionais.

Em destaque

- **Carroçaria crossover**
- **Motor 100% elétrico com 204 CV**
- **Até 560 km de autonomia**
- **Lançamento no final de 2024**
- **Preços a partir de 30.000 € (estimados)**

Carroçaria crossover com 4.300 mm; 20 cm mais curto que o Sportage mas com a mesma distância entre eixos.

que integra uma mesa deslizante e área reconfigurável de armazenamento de pequenos objetos. A zona inferior pode ser utilizada para acondicionar bebidas e volumes maiores e na superfície superior (tipo mesa) aparelhos eletrónicos pessoais, como tablets e até computadores portáteis - quando o veículo estiver parado.

Tal como acontece com todos os novos modelos produzidos pela Kia, o EV3 incorpora vários materiais ambientalmente sustentáveis na conceção do interior, casos do tecido reciclado no painel e acabamentos das portas e do tereftalato de polietileno (PET), utilizado nos plásticos mais facilmente recicláveis e que pode ser encontrado nos bancos, revestimento do tejadilho, apoios de braços das portas, tapetes, bagageira e outras guarnições.

DUAS VERSÕES DE BATERIA

O EV3 é proposto em duas versões com motorização idêntica, ambas com 204 CV (150 kW) e tração dianteira, mas com capacidades de baterias distintas e autonomias igualmente diferentes. Assim, a versão Standard (normal) tem bateria de 58,3 kW, que permite ao SUV compacto anunciar até 410 km (anunciados) entre carregamentos, e a Long Range (Autonomia Longa) com unidade de 81,4 kW e até 560 km. O sistema de carregamento é de 400 V e assegura tempos de espera (anunciados) de 30 minutos para encher a bateria de 0 a 80%.

A versão com bateria menor acelera de 0 aos 100 km/h em 7,4 segundos e a que garante maior autonomia faz apenas mais 0,3 segundos nesta medição de referência. Um elétrico despachado!

A Kia ainda não tem preços definidos para o mercado nacional, mas a referência a não ultrapassar será sempre o irmão Niro EV, com preços a começar nos 40.000 €. ■

VÍTOR MENDES

Interior moderno com recurso a materiais sustentáveis e dominado pelo painel panorâmico triplo, com dois ecrãs de 12,3", para instrumentação e entretenimento, e um terceiro, com 5,3", para a climatização.

BYD SEAL U DM-I

Agora híbrido

O Seal U DM-i é o primeiro híbrido plug-in da BYD na Europa e estará disponível no mercado nacional em versões de duas ou quatro rodas motrizes e com até 125 km de autonomia elétrica.

Em destaque

- Híbrido plug-in com 1.5 a gasolina e um ou dois motores elétricos
- Dois níveis de potência: 215 ou 319 CV
- Versões de duas e quatro rodas motrizes
- Autonomia elétrica de até 125 km
- Lançamento no final junho

A BYD já arrancou em Portugal com a fase de pré-vendas do Seal U, SUV elétrico que é concorrente direto do Tesla Model Y. Mas, a partir de junho, a gama deste modelo chinês receberá um novo reforço de peso: o primeiro híbrido plug-in da marca na Europa.

O Seal U DM-i estreia a Tecnologia Super DM (Dual Mode) da BYD, focada na eficiência energética, baixo consumo de combustível e no desempenho de condução e conforto. De acordo com a marca, o sistema DM-i, o "i" simboliza inteligência, foi concebido para dar prioridade à energia elétrica, produzindo uma condução silenciosa e confortável e um desempenho estimulante com resposta sempre pronta ao acelerador, mas eliminando as preocupações com a autonomia elétrica. O Seal U DM-i tem dois modos de condução: EV (100% elétrico) e HEV (híbrido elétrico); no primeiro, o condutor pode selecionar o "modo apenas EV" para deslocações diárias suaves ou condução na cidade. No segundo, o veículo utiliza maioritariamente a energia fornecida pela bateria, e apenas durante a aceleração é que o motor a gasolina fornece potência extra às rodas. A passagem pelos diferentes modos de condução é quase impercetível, pelo que a sensação é a de um elétrico puro.

TRAÇÃO DIANTEIRA OU 4X4

Em Portugal, o novo BYD vai estar disponível em três versões: Design, Comfort e Boost. Na Design, com 319 CV e quatro rodas motrizes, o SUV combina propulsor a gasolina de quatro cilindros turbo com 1.5 litros (129 CV), dois motores elétricos (201 CV à frente e 161 atrás) e bateria Blade com 18,3 kWh.

Já as variantes Boost e Comfort, com 215 CV e tração dianteira, estão equipadas com um bloco 1.5 a gasolina (97 CV) e um único motor elétrico (194 CV), alimentado por uma bateria de 18,3 kWh na versão Boost e com 26,6 kWh na Comfort, esta última permitindo uma autonomia sem emissões de 125 km; 80 km no caso do Design e do Boost. Todas as versões dispõem de carregamento de até 18 kW em corrente contínua (30 a 80% em 35 minutos) e 11 kW em alternada.

PRIORIDADE AO CONFORTO

Com 4,75 metros de comprimento (mais 3 cm que o Tesla Model Y), o SUV médio da BYD assenta

O primeiro veículo da BYD na Europa com a tecnologia Super DM oferece uma autonomia 100% elétrica de até 125 km.

na mesma plataforma de tração dianteira do Atto3, dispondo de cinco lugares e bagageira de 425 litros, extensível a 1.440 com o rebatimento dos encostos dos bancos traseiros. Seguindo a tradição do construtor chinês, o painel de instrumentos é totalmente digital com 12,3" e o ecrã central de 15,6" pode ter orientação vertical ou horizontal, enquanto o Sistema de Cockpit Inteligente oferece ligação 4G, navegação integrada Spotify e HERE, funções Android Auto ou Apple CarPlay, controlo de voz inteligente ("Hi BYD") e atualizações Over-The-Air (OTA).

Na segurança, independentemente da versão escolhida, elevada dotação de dispositivos, que é complementada por uma dinâmica de chassis sólida com boa estabilidade em curva, mesmo se a afinação da suspensão (multibraços atrás) privilegia, claramente, o conforto.

O Seal U DM-i estará disponível a partir do final do mês de junho, primeiro nos níveis de equipamento Boost e Design; o Comfort está previsto para depois do verão. Em todos, oferta de garantia de 6 anos/150.000 km, garantia de 8 anos/200.000 km para, pelo menos, 70% da capacidade original da bateria, bem como uma garantia de 8 anos/150.000 km para o motor elétrico. Os preços ainda não estão definidos. ■

VÍTOR MENDES

<< Versões de duas ou quatro rodas motrizes, com 215 ou 319 CV, respetivamente >>

O sistema de Cockpit Inteligente é operado por um ecrã rotativo com assinatura BYD de 15,6".

O Seal U DM-i suporta a função V2L (Vehicle-to-Load), permitindo que o carro seja utilizado como uma fonte de alimentação portátil para dispositivos elétricos.

BATERIAS BLADE DE FOSFATO DE FERRO E LÍTIO (LFP), SEM COBALTO

FICHA TÉCNICA

BYD SEAL DM-I BOOST

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.498 cm^3
POTÊNCIA	97 CV às 6.000 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	122 Nm entre as 4.000 e as 4.500 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa de relação única
SISTEMA ELÉTRICO	
TIPO DE MOTOR	Síncrono de ímanes permanentes
POTÊNCIA	194 CV
BINÁRIO	300 Nm
BATERIA	Blade Battery (LFP), 18,3 kWh (úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	80 km
SISTEMA HÍBRIDO	
TIPO DE MOTOR	Elétrico-gasolina, PHEV
POTÊNCIA (TOTAL)	215 CV
BINÁRIO (TOTAL)	300 Nm
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERAÇÃO	8,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	6,4 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	N.D.
DIMENSÕES (C/L/A)	4.775 / 1.890 / 1.670 mm
PNEUS	235/55 R19
PESO	1.913 kg
BAGAGEIRA	425-1.440 l
PREÇO	N.D.
LANÇAMENTO	Junho de 2024

Quantas marcas, negócios, boas ideias (e até fronteiras), nasceram e morreram desde 1899? 125 anos depois da sua fundação enquanto construtor automóvel, a Opel continua não só de boa saúde, mas também a projetar o futuro, não fosse 2024 também este o ano em que todos os seus modelos terão uma variante elétrica a bateria. A união perfeita entre passado, presente e futuro.

Os cinco irmãos Opel - 1912

Fábrica Opel - 1898

Opel empregados - 1899

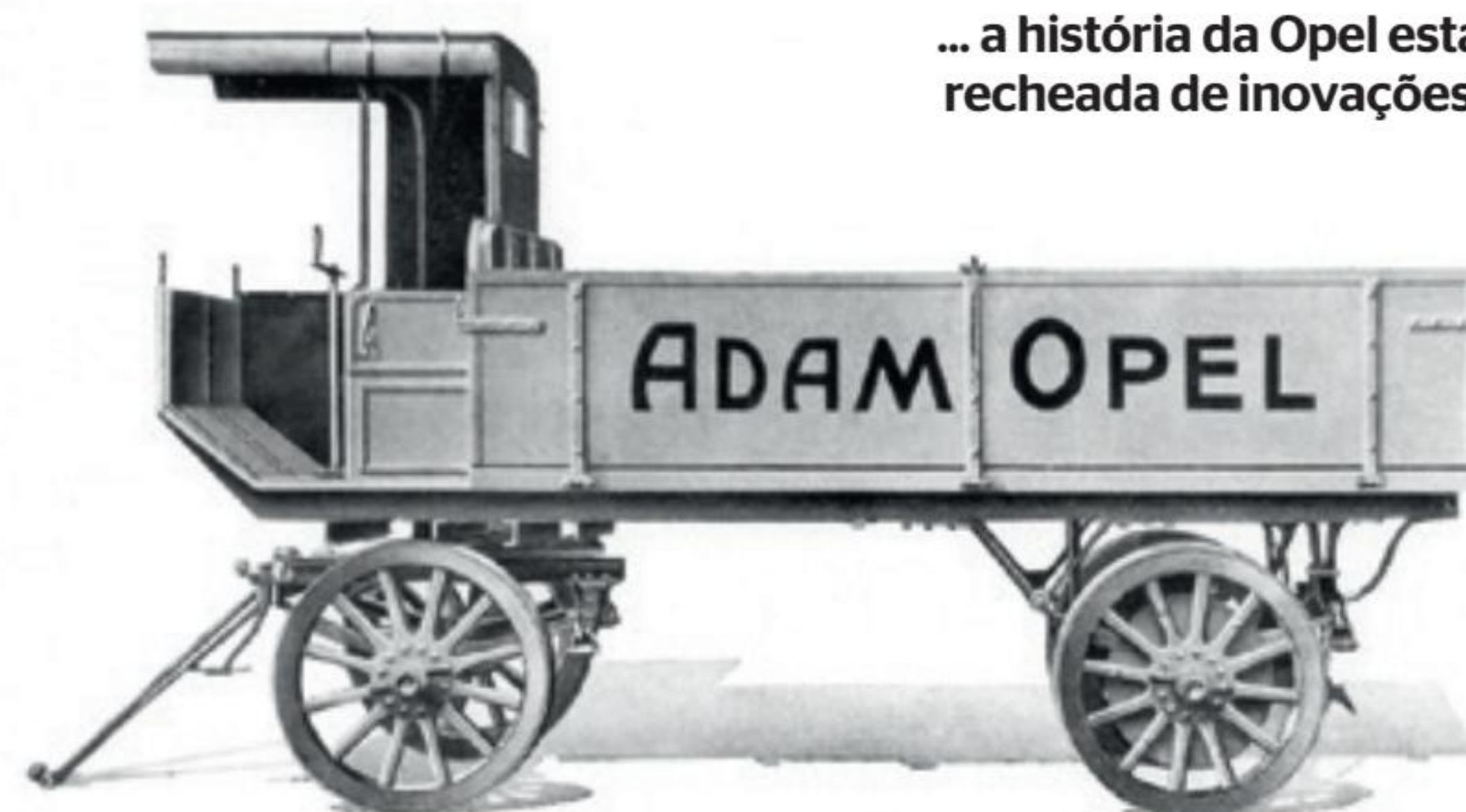
Ficar agarrado ao passado é ficar parado no tempo. Já quem só olha em frente, dificilmente poderá almejar um futuro risonho. Mais dia, menos dia, mais década, menos década, faltarão bases, conhecimento, perspetiva. Memória.

O segredo está no equilíbrio. A Opel é um exemplo perfeito desta capacidade de navegar entre estes dois mundos. Só assim foi possível ter cruzado o século XX e chegado ao século XXI como um dos construtores de referência. Do maior dos aficionados por automóveis, até alguém para quem o carro é um mero meio de transporte, qualquer um deles será capaz de reconhecer não só o nome da marca, mas também o seu prestígio. A fama (e o proveito) de construir automóveis sólidos e fiáveis. Automóveis do nosso tempo, tantas vezes à frente do seu tempo, com uma estética elegante, bem equipados, mas acessíveis ao comum dos mortais.

O ANO 1899

Tudo começou a 21 de janeiro de 1899, dia em que Wilhelm Opel assinou um contrato com o serralheiro Friedrich Lutzmann para comprar a sua fábrica de automóveis. É justo, contudo, dizer que →

<< Em 2024, todos os modelos Opel contarão com uma versão eletrificada; 15 no total >>

Bicicletas, máquinas de costura, frigoríficos, carroças...

... a história da Opel está recheada de inovações.

a história não começa aqui. Se foi Wilhelm quem elevou o nome da marca, coube ao seu pai, Adam Opel, lançar as bases do negócio, em 1862, ano em que começou a fazer máquinas de costura. Depois das máquinas de costura, seguiram-se as bicicletas. Em 1920, já os carros eram a prioridade, tornou-se mesmo no maior construtor de bicicletas do mundo. Também ditaram tendências na conceção e produção de... frigoríficos.

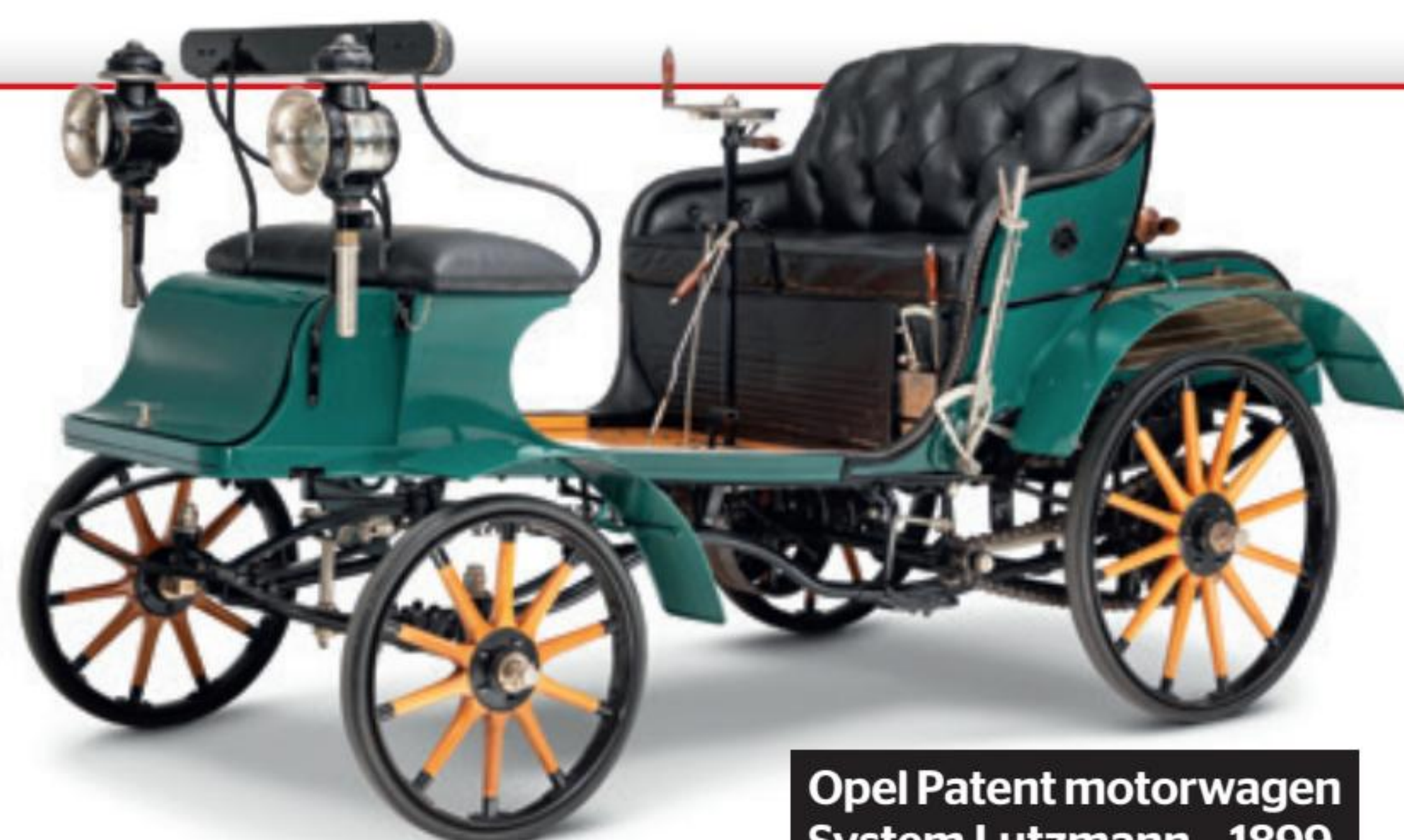
Não há, ainda assim, qualquer dúvida em afirmar que a data fundadora enquanto construtor automóvel é 1899. E, uma vez mais, o papel dos filhos foi fundamental. Apaixonados por várias áreas de negócio, mas conscientes de que o sucesso passaria pelas quatro rodas, Wilhelm e o irmão (Fritz) visitaram o primeiro Salão Automóvel da Alemanha em 1897. Foi em Berlim que conheceram Lutzmann. O mestre serralheiro produzia automóveis desde 1894 e tinha a experiência que os irmãos procuravam. O negócio deu-se rapidamente e toda a empresa, incluindo os empregados e a maquinaria, foi transferida para a sede da Opel, em Rüsselsheim.

Não é por acaso que o primeiro automóvel foi batizado de "Patent-Motorwagen System Lutzmann". Com um motor monocilíndrico horizontal, de 1.545 cm^3 — diâmetro de 122 mm e um curso de 132 mm —, era capaz de uma potência máxima de 3,5 CV às 650 rpm e atingir os 20 km/h de velocidade máxima. Outros tempos!

O PRIMEIRO "CARRO DO POVO"

A verdade é que foi necessário pouco tempo para que os irmãos Opel percebessem que queriam andar mais rápido. E ir mais longe. Mesmo com as melhorias integradas na refrigeração e na transmissão de potência, além das novas variantes de carroçaria concebidas por Lutzmann, os números de produção desejados não foram alcançados. A época dos modelos baseados em carruagens com rodas altas e um motor debaixo do assento tinha acabado.

A marca do relâmpago (ou Blitz) está empenhada em dispor de uma carteira de produtos totalmente elétricos, na Europa, até 2028

Friedrich Lutzmann acabaria por sair da marca em 1901 e os irmãos centraram a sua atenção em França, o centro do progresso técnico da época. Foi aí que conheceram Alexandre Darracq, um pioneiro que já tinha tido sucesso com a ideia de automóveis leves e relativamente económicos. Começou então uma colaboração frutífera. Com a chegada dos primeiros chassis e veículos Darracq

Opel Patent motorwagen System Lutzmann - 1899

Opel 48 PS Doktorwagen - 1909

Opel412 PS Laubfrosch - 1924

ASTRA SPORTS TOURER ELECTRIC

A ambição da marca e a aposta na sustentabilidade ambiental estão bem patentes no novo Astra Sports Tourer Electric. Tal como o respeito pela herança da marca, não fosse esta carrinha produzida em Rüsselsheim. Com um motor elétrico de 156 CV (115 kW) e 270 Nm de binário máximo é capaz de uma autonomia até 413 km (WLTP). Além disso, enquanto muitos outros elétricos estão limitados a 150 km/h ou 160 km/h, este modelo pode atingir uma velocidade máxima de 170 km/h. Entre os destaques estão sistemas de tecnologias de ponta como os faróis Intelli-Lux LED Pixel Light, com 168 elementos LED e líderes na sua classe, e o sistema Intelli-Drive 2.0, com mudança de faixa semiautomática e adaptação inteligente da velocidade

no inverno de 1901/1902, o pessoal de Rüsselsheim teve, por fim, acesso a material mais avançado. Ao mesmo tempo, os engenheiros da Opel começavam a dominar a arte da construção de motores e de automóveis, tornando-se cada vez mais independentes.

No outono de 1902, chegava o 10/12 HP, o primeiro projeto próprio da Opel. Em 1906, já a empresa chegava ao milésimo automóvel. O crescimento era →

OLYMPIA REKORD CARAVAN

Destacar os feitos ou os veículos mais icónicos da Opel é uma tarefa hercúlea para tão pouco espaço — Kadett, Astra, Corsa, Manta, Omega, Calibra ou, mais recentemente, o Insignia são apenas alguns deles — há, contudo, um modelo mais discreto que deixou um legado que perdura até hoje: o Olympia Rekord. Apresentado há 71 anos (em 1953) durante o Salão Internacional do Automóvel (IAA), foi um dos modelos que ajudou a disseminar e democratizar as designações carinha ou station wagon, sendo a Opel a primeira marca a trazer uma caravan para o mercado. Aliás, a palavra car-a-van nasce na Opel, com a Rekord Caravan. "Um veículo ideal que combina harmoniosamente beleza e praticidade - durante a semana para as entregas aos clientes, aos fins-de-semana para um agradável relaxamento", dizia o anúncio do construtor alemão na altura. Algo que fez escola e que continua válido até hoje.

<< Desde 1899 até aos dias de hoje já saíram das linhas de produção em toda a Europa mais de 75 milhões de veículos Opel >>

evidente, de tal forma que passaram a fornecer os veículos da corte imperial.

Mas não se iludiram com o sucesso. Em 1909 lançaram o pequeno e lendário Doktorwagen, de 4/8 PS, veículo que custava, à data, metade dos luxuosos modelos concorrentes. A democratização do automóvel passou a ser um dos grandes desígnios da marca, abordagem ao mercado com consciência social (e ambiental) que, ainda hoje, mantém. Foi mesmo o primeiro fabricante alemão a recorrer à tecnologia de linha de montagem e a introduzir a produção em grande escala, com o modelo 4/12 PS "Laubfrosch", em 1924. Apenas três anos mais tarde chegaria o Opel 4 PS e, em 1931, o 1.2 litros, o primeiro verdadeiro "carro do povo".

PRODUÇÃO EM MASSA

As revoluções em termos de produção não se ficaram por aqui.

> ***"Tal como há 125 anos, a Opel está agora no início de uma nova era. Nessa altura, a empresa tornou-se pioneira ao entrar na era do automóvel. Atualmente é pioneira na eletrificação, oferecendo mobilidade individual isenta de emissões, que é também adequada para o dia-a-dia, como é o caso do novo Astra Sports Tourer Electric. Orgulhamo-nos desta herança e, por isso, vamos celebrar o aniversário dos '125 anos de produção automóvel na Opel' sob o signo da eletromobilidade."***
>
> **Florian Huettl, atual CEO da Opel**

Aliás, o termo "primeiro" repete-se inúmeras vezes quando se conta a história da marca. Em 1935, o novo modelo Olympia tornou-se o primeiro veículo germânico produzido em massa com uma carroçaria monobloco totalmente em aço. Pela primeira vez, o novo design permitiu um casamento perfeito entre a carroçaria e os grupos propulsores, assegurando um melhor desempenho de condução e um baixo consumo de combustível.

No ano seguinte, em 1936, mais uma revolução, com o lançamento do Kadett, o primeiro compacto familiar e verdadeiramente económico do mercado. Sim, já lá vão quase 90 anos desde o seu lançamento e 33 desde que saiu de circulação (1991) para dar lugar ao Astra, outro dos bestsellers da marca. E ambos sinónimo de inovação, mas também de acessibilidade. A prova de que a qualidade não é um bem apenas ao alcance dos mais endinheirados.

O "Resto é História", poder-se-ia dizer para sintetizar tudo aquilo que foi feito desde o lon-

ELETRIFICAÇÃO TOTAL

Ao dia de hoje, a gama de modelos elétricos a bateria da Opel vai desde o o Corsa Electric, o Mokka Electric, o Astra Electric e o Astra Sports Tourer Electric, até aos novos Combo Electric e Zafira Electric. Também as versões elétricas a bateria de toda a gama de veículos comerciais já estão disponíveis - incluindo o novo Combo Electric, o novo Vivaro Electric e o novo Movano Electric. Além disso a Opel anunciou recentemente o novo Frontera e o novo Grandland, tornando-se numa marca que oferece pelo menos uma versão elétrica a bateria em cada modelo do seu portfólio.

NOVA GERAÇÃO GRANDLAND. VERSÃO 100% ELÉTRICA COM AUTONOMIA ATÉ 700 KM

gínquo dia 21 de janeiro de 1899 até ao dia de hoje. Mas a História, já se sabe, dá muito trabalho a escrever. ■

REDAÇÃO

FESTA EM RÜSSELSHEIM

A marca está empenhada em celebrar os 125 anos com a devida pompa. Uma das iniciativas será a abertura das portas da fábrica de Rüsselsheim. Apelidado de "Opel Festival" terá lugar no dia 8 de junho. Um evento de acesso limitado, mas do qual chegarão, com toda a certeza, inúmeros relatos e imagens, afinal estão programados vários momentos exclusivos, desde logo a exibição de alguns concept cars pioneiros do Centro de Design da marca, mas também a estreia pública dos novos Frontera e Grandland. Mas há mais, entre eles um Corsa Rally Electric que irá realizar algumas proezas. Recorde-se que este modelo é o protagonista da primeira taça elétrica monomarca de ralis do mundo, que cumpre em 2024 a quarta temporada.

Opel Frontera

Opel Corsa Electric

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Nova mobilidade, novos perigos...

Bicicletas, trotinetas, skates. A nova mobilidade (leve) tem muitas expressões e é um contributo eficaz e sustentável dentro dos centros urbanos. Mas traz consigo novos perigos para a segurança rodoviária.

A designada "nova mobilidade" está a redefinir o habitat nacional – e não só -, sobretudo nas grandes cidades. Onde ainda há poucos anos reinavam apenas os automóveis (cada vez mais personas non gratas nestes locais), proliferam, agora, diversas formas de transporte que escapam aos padrões tradicionais: de trotinetas a bicicletas, de tudo um pouco se encontra, hoje, no espaço urbano, uma vez que o acesso aos mesmos está, quase sempre, à distância de uma simples app.

Se é verdade que estas formas de locomoção leve (e elétricas, muitas delas) contribuem para um ambiente mais saudável, também parece evidente que trazem consigo novos perigos. Ou seja, um ecossistema diversificado – e partilhado – representa uma multiplicação das ameaças à segurança rodoviária, como um todo, dado que a convivência entre peões, carros (muitos deles 100% elétricos e silenciosos...), trotinetas e bicicletas está muito longe de ser pacífica.

A popularidade crescente de formas de mobilidade leve, como trotinetas elétricas ou bicicletas, trouxe novos desafios para a "tranquilidade" rodoviária. A falta de uma legislação clara resulta, não raras vezes, em comportamentos arriscados e em acidentes. Estabelecer regras específicas para uma correta utilização desses veículos, delimitar áreas designadas e promover programas de educação para os utilizadores são estratégias cruciais para integrar com segurança esta mobilidade leve no ambiente rodoviário.

Números negros

Mas esse é um cenário ainda muito distante da realidade. Até porque os números da sinistralidade associados a esta "ligeira" e ainda recente forma de locomoção começam a ser expressivos – e preocupantes. Segundo dados (ainda provisórios) da Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária (ANSR), em 2023, foram 23 os condutores de velocípedes a perder a vida, sendo que 166 ficaram em estado grave e 2.665 foram considerados feridos ligeiros.

Acontece que estes números referem-se apenas a um período de 24 horas decorrido sobre o acidente. Por outras palavras, a realidade será sempre bastante superior,

porque a estatística oficial costuma contabilizar as vítimas mortais numa janela temporal maior: 30 dias decorridos sobre o sinistro.
Mantendo a mesma lógica (e também contas feitas a 24 horas e provisoriamente), as ocorrências com utilizadores de trotinetas, no ano passado, também são alarmantes: três mortos, 19 feridos graves e 383 ligeiros.
O balanço destas duas formas de mobilidade dá conta de 26 mortos, 185 feridos graves e 3.048 ligeiros. E sempre na perspetiva das consequências serem restringidas às 24 horas seguintes. E é certo que embora varie bastante consoante o local e a natureza do acidente, cerca de 5% dos feridos graves perde a vida nos 30 dias seguintes.
O caso não muda muito de figura se recuarmos um pouco na história. Segundo dados da ANSR também a 24 horas (e estranhamente tidos como "provisórios", em 2021 e 2022 perderam a vida 24 e 19 ciclistas, respetivamente, enquanto os feridos graves foram quase idênticos: 146 (2021) e 145 (2022).
Ainda em 2021 e 2022, não houve qualquer vítima mortal envolvendo uma trotineta (ou seja, os primeiros três óbitos foram declarados, como já referido, no ano passado). Já feridos graves, houve registo de 8 e 15, respetivamente.

Realidade (mais) pesada

Números, porém, há muitos. E podem ser bastante mais negros do que os apresentados (provisoriamente, repita-se) pela ANSR. Segundo declarações do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM) – e recuando a 2022 – os feridos provenientes de acidentes com trotinetes, bicicletas e skates ascenderam a 6.280. Pior: os sinistros desta "nova mobilidade" triplicaram desde 2018. No fundo, na mesma proporção com que se multiplicaram as soluções de transporte (e se facilitou o respetivo acesso) nas vias públicas dos centros urbanos.
De resto, parece seguro afirmar que as estatísticas relativas à "mobilidade leve" não são ainda muito rigorosas. Problema para o qual o próprio presidente do INEM já alertara em janeiro do ano passado: "Há dificuldade em obter dados fidedignos sobre a sinistralidade da designada mobilidade suave", afirmou no seminário "Mobilidade ativa: Futuro em Segurança", organizado pelo (então) Ministério da Administração Interna e a ANSR, realizado em janeiro do ano passado. Evento onde reconheceu que "um em cada três feridos é grave", quando se trata deste tipo de acidentes. E deixou ainda uma evidência para reflexão futura: "Os acidentes envolvendo bicicletas, trotinetas e skates têm vindo a aumentar, particularmente ao nível dos centros urbanos".
Ninguém negará que a nova mobilidade traz consigo benefícios em termos ambientais e de eficiência. No entanto, esses avanços só podem ser verdadeiramente bem-sucedidos se forem acompanhados por iniciativas concretas de segurança rodoviária. Nesse sentido, investimentos em infraestrutura, regulamentações específicas e campanhas de formação são essenciais para garantir que todos os utilizadores das estradas possam desfrutar de viagens mais seguras e integradas nesse ecossistema diversificado de mobilidade.

VAMOS VIVER NA ESTRADA
by Seguro Directo!

RIVAL

RENAULT CLIO 1.0 TCE 90 EVOLUTION

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	999 cm^3
POTÊNCIA	90 CV às 4.500 rpm
CONSUMO (WLTP)	5,2-5,3 l/100 km (misto)
PREÇO	19.450 €

No Clio, versão de acesso Evolution com 90 CV em motor sobrealimentado que beneficia as prestações, sobretudo nas retomas, com os seus 160 Nm de binário. Como seria expectável, o preço e os consumos são mais elevados.

Câmara traseira Série

Assistente de saída de faixa Série

MITSUBISHI COLT 1.0 MPI KYOTO

Receita exclusiva

Ainda que praticamente decalcado do 'primo" Renault Clio, o novo Colt conta com argumentos próprios para se destacar, como é o caso desta motorização 1.0 atmosférica de apenas 65 CV de potência, mais orientada para a acessibilidade e economia de utilização.

Ao abrigo da parceria estratégica estabelecida entre a Renault e a Mitsubishi que permitiu a esta última manter-se cm maior efetividade na Europa, a designação Colt foi escolhida para agraciar uma variante 'nipónica' do Clio, mantendo praticamente todos os seus pontos fortes e características, mas sob a égide dos 'três diamantes'. No entanto, tem um atributo que é exclusivo, na forma de uma motorização 1.0 MPI de três cilindros atmosférica, a qual não se encontra na gama do 'pri-

Pintura metalizada 450 €

FICHA TÉCNICA

MITSUBISHI COLT 1.0 MPI KYOTO

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, injeção indireta
CILINDRADA	999 cm³
POTÊNCIA	65 CV às 6.250 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	95 Nm às 3.600 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa manual 5 velocidades
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	17,1 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	5,2 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	118 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.053 / 1.798 / 1.439 mm
PNEUS	185/65 R15
PESO	1.194 kg
BAGAGEIRA	391-1.069 l
PREÇO	18.490 €
GAMA DESDE	18.490 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	111,46 €
LANÇAMENTO	Novembro de 2023

AVALIAÇÃO

PREÇO	★★★★☆
PRESTAÇÕES	★★★☆☆
COMPORTAMENTO	★★★★☆
CONSUMO	★★★★☆

EURO NCAP FOR SAFER CARS
NÃO DISPONIVEL

PREÇO: 18.490 €

mo' francês. Com isso, a Mitsubishi consegue posicionar o Colt como um modelo com algo de único entre os demais.

PRESTAÇÕES AJUSTADAS

Acenando com premissas como o custo de entrada mais baixo (18.490 € de base) e também maior economia, este motor disponibiliza 65 CV e 95 Nm de binário máximo, valores modestos que, no entanto, sublinham competências mais amplas para trajetos urbanos ou em cenários de condução de baixa exigência em termos de prestações. Efetivamente, beneficiando de caixa de velocidades de cinco velocidades em que as três primeiras relações têm escalonamento curto, o Colt 1.0 MPI mexe-se muito bem em cidade, com respostas vincadas mesmo em baixos regimes e suavidade bem-vinda no pára-arranca.

Fora da cidade, este bloco exige maior paciência para ganhar ritmo nalgumas situações, por exemplo na concretização de uma ultrapassagem ou na entrada de uma autoestrada, obrigando ao recurso da caixa de velocidades para compensar a menor energia. Por outro lado, o propulsor 1.0 MPI revela uma credencial que pode ser bastante prezada, que é a da frugalidade nos consumos: mesmo sem grandes cuidados, é fácil registar consumos na casa dos 5 l/100 km, como atesta o valor obtido no final do teste, de 5,5 l/100 km.

Em suma, analisando o desempenho deste bloco atmosférico, importa salientar o desempenho ajustado e convincente, mesmo que sem ambições a grandes correrias.

Outro aspeto em que o Colt sobressai pela positiva é no comportamento (tal como o Clio): o chassis muito bem calibrado – tanto na direção, como no amortecimento – faz com que ofereça agilidade em cidade, enquanto fora dela dá ao condutor elevada sensação de estabilidade e segurança em curva. Mas é o conforto que mais se destaca, mesmo em piso mais 'rude', valendo-se ainda de pneus de 15 polegadas, os quais asseguram maior suavidade de rolamento.

ARES DE FAMÍLIA

Se o exterior não esconde as suas semelhanças com o Renault →

Mesmo na versão de acesso à gama, o Colt dispõe de iluminação Full LED na dianteira, na qual se pode observar a reinterpretação da grelha 'Dynamic Shield' da Mitsubishi.

A versão Kyoto apenas está disponível com jantes de ferro de 15", as quais surgem combinadas com embelezadores para melhor apresentação visual.

391 l

O piso da bagageira pode ser ajustado em dois níveis distintos, sendo a sua capacidade total uma mais-valia no segmento.

Clio, podendo até gerar confusões aos mais desatentos (o escudo dianteiro 'Dynamic Shield' serve como maior elemento diferenciador), o interior segue o mesmo caminho, com formas e tecnologias provenientes do modelo gaulês. O que não traz desvantagens, antes pelo contrário.

Com construção muito conseguida (não obstante o predomínio de plásticos duros) e ergonomia acertada, exibe bons atributos tecnológicos, mesmo nesta versão Kyoto de base, como o painel de instrumentos digital de 7", de fácil leitura e completo na informação, ou o ecrã tátil central de igual medida, com sistema de infoentretenimento também 'familiar', oriundo da Renault. A conexão aos sistemas Android Auto e Apple CarPlay sem fios é bem-vinda, assim como o carregador sem fios para smartphone. De resto, a posição de condução é bastante boa e todos os comandos estão ao fácil alcance do condutor.

A habitabilidade também é convincente, com espaço mais do que suficiente para quatro adultos, graças a lugares traseiros com boa amplitude, tanto para as pernas, como em altura, sendo a largura o seu atributo menos conseguido. Neste aspeto, o utilitário da Mitsubishi coloca-se a bom nível no segmento em questão, até pela capacidade da bagageira, com 391 litros, uma das referências da classe.

Na versão base Kyoto, o Colt evidencia já um nível de equipamento bem completo, como o acesso e arranque sem chave, os referidos ecrãs digitais de 7", ar condicionado automático, câmara traseira ou faróis Full LED, indo ao encontro das expectativas do cliente-tipo de segmento B. ■

MIGUEL SILVA PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

A apresentação exterior e interior não varia grandemente face ao Clio, mas o motor MPI permite ao Colt assumir uma oferta exclusiva. Com 65 CV, não são de esperar respostas extremamente velozes, mas também não desapontam na larga maioria das situações, com o benefício associado da economia – na aquisição e na utilização. Um argumento que pode jogar a seu favor.

Faixa têxtil no tablier concede elegância ao habitáculo, sendo de elogiar a ergonomia correta e a facilidade de condução.

INTERIOR MUITO BEM CONSTRUÍDO E COM O ESSENCIAL À DISPOSIÇÃO DO CONDUTOR

1. A instrumentação dispõe de ecrã de 7", com grafismo diferenciado e ótima leitura, apesar de apresentar muita informação. **2.** Transmissão manual de 5 relações precisa e com escalonamento curto nas três primeiras velocidades. **3.** Ao centro, o ecrã tátil de 7" emprega tecnologia multimédia simples e pragmática. Dispõe de conectividade Android Auto e Apple CarPlay sem fios.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina (dianteiros e traseiros); ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração; alerta de colisão com travagem autónoma de emergência; alerta de saída de faixa; assistente de saída de faixa; ajuda ao arranque em subida; reconhecimento de sinais de trânsito; luz de travagem de emergência; cruise control; sensor de pressão dos pneus; faróis Full LED; luzes diurnas LED; câmara traseira; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; sensores de luz e chuva; entrada e arranque sem chave; retrovisores elétricos e aquecidos; ar condicionado automático; vidros traseiros escurecidos; volante multifunções em pele ajustável em altura e alcance; direção assistida elétrica; vidros elétricos; bancos com revestimento em tecido cinzento escuro/claro; painel de instrumentos digital de 7,0"; sistema multimédia com ecrã tátil de 7,0" com rádio digital, entradas USB, Bluetooth; Android Auto e Apple CarPlay sem fios; carregador sem fios para smartphone; jantes de ferro de 15 polegadas com embelezadores.

OPCIONAIS Pintura metalizada Volcanic Grey (450 €)

BANCOS COM ÓTIMO SUPORTE E CONFORTÁVEIS; HABITABILIDADE MUITO CONVINCENTE ATRÁS

VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 95 CV URBAN

Mais apetrechado

É costume dizer-se que em equipa que ganha não se mexe. Eis um princípio que também pode ser aplicado ao T-Cross, modelo que serve de entrada à gama SUV da VW e que se renova agora com mais equipamento e pequenos ajustes que vêm enriquecer o seu posicionamento num segmento cada vez mais concorrido.

Pintura Azul Clean
Série

Faróis IQ-Light LED Matrix
1.236 €

RIVAL

PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 100 CV CVM6 ALLURE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.199 cm3
POTÊNCIA	100 CV às 5.500 rpm
CONSUMO (WLTP)	5,6 l/100 km (misto)
PREÇO	26.585 €

Modelo mais vendido em 2023, o 2008 é um dos crossover compactos mais aguerridos visualmente. Conta com boa dotação tecnológica e um motor com provas dadas; os consumos são aproximados aos do T-Cross.

Ao atualizar o T-Cross, os responsáveis da Volkswagen optaram por uma abordagem mais centrada nos detalhes ao invés de procederem a extensas mudanças visuais, preocupando-se, sobretudo, em limar arestas em áreas específicas daquele que é o SUV/crossover mais compacto da marca alemã. Com cerca de 1,2 milhões de unidades vendidas a nível global, o T-Cross não foge ao conceito de modelo orientado para jovens famílias que passam a maior parte do seu tempo em ambiente citadino e que necessitam, também, de funcionalidade em formato compacto (4,13 metros de comprimento).

Visualmente, as grandes diferenças incidem sobre os grupos óticos, recebendo tecnologia LED de série para a iluminação dianteira e traseira (com os faróis a poderem dispor de tecnologia LED Matrix opcionalmente), ao passo que o para-choques dianteiro foi ligeiramente redesenhado. Na versão ensaiada Urban, destaque ainda para as jantes de 17", que acrescentam agressividade ao desenho geral, e para as barras de tejadilho em preto.

FICHA TÉCNICA

VW T-CROSS 1.0 TSI 95 CV URBAN

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	999 cm^3
POTÊNCIA	95 CV às 5.500 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	175 Nm entre as 1.600 e as 3.500 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa manual 6 velocidades
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERAÇÃO	11,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	5,7 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	128 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.127 / 1.760 / 1.573 mm
PNEUS	205/55 R17
PESO	1.309 kg
BAGAGEIRA	385-1.281 l
PREÇO	26.074 €
GAMA DESDE	23.602 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	111,46 €
LANÇAMENTO	Abril de 2024

AVALIAÇÃO

PREÇO	3/5
PRESTAÇÕES	4/5
COMPORTAMENTO	4/5
CONSUMO	4/5

Barras de tejadilho em preto
Série

PREÇO: 26.074 €

EURO NCAP — FOR SAFER CARS
TESTE 2019 ★★★★★
ADULTOS 97% CRIANÇAS 86%
PEÕES 81% SEGURANÇA 80%

INTERIOR REFRESCADO

A bordo, o T-Cross não muda radicalmente, mas há novos revestimentos no tablier para melhorar a sensação de qualidade geral, a qual é bastante boa graças a construção muito cuidada, invocando uma noção de solidez bem-vinda, ainda que existam muitos plásticos duros. Em matéria de tecnologia, o painel de instrumentos passa a ser digital, com ecrã de 8", embora a opção pelo Digital Cockpit Pro traga benefícios evidentes ao nível da personalização de informações ao condutor, com um ecrã mais amplo de 10".

Ao centro encontra-se um ecrã de 8" para o sistema multimédia, neste caso, o 'Ready 2 Discover', que permite integração sem fios com os smartphones (Apple CarPlay e Android Auto), enquanto o controlo do ar condicionado continua a ser feito de forma independente, por meio de comandos físicos (nas versões mais equipadas com botões táteis).

BOA HABITABILIDADE

Ainda que seja o SUV mais compacto da marca, a VW não hesita em apontar o T-Cross às famílias mais jovens, justificando esse ponto com o aproveitamento generoso do espaço a bordo: quatro adultos viajam comodamente e sem apertos, com os ocupantes do banco traseiro a beneficiar de boa habitabilidade em altura e para as pernas. Além disso, o banco pode ser movimentado longitudinalmente em 14 cm, o que tem o condão de ampliar a capacidade da →

Uma das novidades do T-Cross é a adoção de tecnologia LED em todos os níveis de equipamento, melhorando a visibilidade na condução noturna.

Proporcionando bom equilíbrio entre conforto e dinamismo, as jantes de 17" são de série na versão Urban, acompanhadas de pneus 205/55.

385 l

Bagageira generosa, com a possibilidade de se alterar a sua capacidade para 455 litros com o deslizamento longitudinal do banco traseiro. Pode ainda rebater o banco dianteiro do passageiro para transporte de objetos longos.

bagageira, mantendo os cinco lugares funcionais – varia entre os 385 e os 455 litros, naquele que é um valor bastante bom. Outra particularidade deste crossover é a de poder rebater tanto o banco traseiro como o do passageiro dianteiro, criando dessa forma um espaço em comprimento para carregar objetos mais compridos.

MOTOR 'REDONDO'

A opção de acesso consiste no propulsor 1.0 TSI de 95 CV, o qual tem a particularidade de ser desenvolto desde baixas rotações, ajudando desta forma a uma condução mais despachada, valendo-se, ao mesmo tempo, de progressividade assinalável. Não é um motor que sirva para 'correrias', mas tem fôlego mais do que suficiente, tanto em cidade, como em vias rápidas, com o binário de 175 Nm logo às 1.600 rpm a facilitar no capítulo das recuperações e a ser bem aproveitado por uma caixa manual de cinco velocidades com excelente tato e relações curtas que otimizam a sua elasticidade. Neste sentido, os consumos podem ser muito sensíveis ao pisar do pé direito, mas uma condução mais ecológica pode resultar em valores na casa dos 6 l/100 km (6,6 l/100 km no teste).

O comportamento também é muito positivo, transmitindo a sensação de se estar ao volante de automóvel de segmento superior, com bons níveis de conforto suportados por agilidade apreciável fruto do ótimo acerto da suspensão. Na passagem por alcatrão mais degradado pode registar alguma secura, mas sem afetar grandemente a noção geral de solidez, a qual é reforçada pela boa insonorização.

Com lista de equipamento enriquecida, os preços do renovado T-Cross começam nos 23.602 €, embora este acabamento Urban suba a fasquia para os 26 mil euros, um valor que pode afastar alguns interessados, mas que está em linha com a maior parte dos seus rivais equiparáveis. ■

MIGUEL SILVA PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

Fazendo da condução e da habitabilidade dois argumentos a seu favor, o T-Cross é um dos SUV do segmento B que melhor encarna a filosofia de modelo urbano versátil – está à vontade na cidade e sobressai fora dela. Com a atualização, fica mais rico no equipamento e torna-se numa proposta ainda mais tentadora e evoluída.

Caixa manual de 5 velocidades precisa e com escalonamento que aproveita na medida certa os 175 Nm de binário.

HABITÁCULO BEM CONSTRUÍDO E ACOLHEDOR, COM ELEVADA SENSAÇÃO DE QUALIDADE

1. O painel de instrumentos Digital Cockpit Pro de 10,25" (opcional) incrementa o número de visualizações e as informações apresentadas ao condutor. 2. Ergonomia correta, sendo de elogiar os comandos físicos do ar condicionado e os espaços de arrumação em bom número. 3. Sistema de infoentretenimento em ecrã tátil de 8" com acesso intuitivo, rapidez de resposta e ligação sem fios a Apple CarPlay e Android Auto.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina (dianteiros e traseiros); ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração; alerta de colisão dianteira com função de travagem automática (Front Assist); alerta de saída da faixa de rodagem; assistente de saída de faixa; alerta de fadiga do condutor; reconhecimento de sinais de trânsito; assistente de arranque em subida; Travel Assist com lane assist; cruise control; sensor de pressão dos pneus; faróis LED; sensores de chuva e luz; câmara traseira; sensores de estacionamento traseiros; retrovisores elétricos aquecidos; ar condicionado; acesso e arranque sem chave 'Keyless'; bancos em tecido 'Life'; bancos dianteiros com apoio lombar; banco traseiro deslizante; volante e punho da alavanca da caixa em couro; volante multifunções com regulações em altura e profundidade; Pacote Lights&vision; bagageira com duplo piso; barras de tejadilho em preto; vidro frontal atérmico; vidros traseiros escurecidos; painel de instrumentos Digital Cockpit de 8"; sistema multimédia Ready 2 Discover com ecrã tátil de 8", rádio digital, entradas USB, Bluetooth, App Connect Wireless, Streaming & Internet e funções Apple Car Play e Android Auto; e jantes de liga leve de 17 polegadas.

OPCIONAIS Digital Cockpit Pro (324 €); ar condicionado automático Climatronic (326 €); faróis IQ-Light LED Matrix (1.236 €); sensores de estacionamento dianteiros e traseiros (285 €); carregamento por indução para smartphones (114 €); sistema de som "beats" (561 €); sistema de navegação Discovery Pro (1.623 €); pacote Driver Assistance – inclui sistema de proteção pró-ativa de passageiros, Park Assist (estacionamento automático) e sensor de ângulo morto (879 €).

BANCOS CONFORTÁVEIS; ESPAÇO NOS LUGARES TRASEIROS MUITO BEM APROVEITADO

HONDA E:NY1

Segunda vaga

Assente em nova plataforma, o e:Ny1 é o segundo esforço elétrico da marca nipónica na Europa, depois de ter lançado o Honda e numa fase anterior. Agora aposta no segmento SUV com um modelo que aparenta laços de família com o HR-V, mas que esconde diversas diferenças num conceito compacto.

Camara traseira Série

Jantes liga leve de 18" Série

RIVAL

RENAULT MEGANE E-TECH TECHNO COMFORT

TIPO DE MOTOR	dianteiro
POTÊNCIA	220 CV (160 kW)
BATERIA	Iões de lítio, 60 kWh
CONSUMO (WLTP)	16,1 kWh/100 km (misto)
PREÇO	39.490 €

Mais potente, o Megane E-Tech de 160 kW prima por uma eficiência superior e uma condução mais recompensadora. A habitabilidade é inferior, mas, em compensação, o infoentretenimento com base Google oferece outra experiência de utilização. O preço também é mais em conta.

No caminho para a eletrificação, a Honda aposta agora no segmento SUV com o e:Ny1, um modelo que ostenta semelhanças evidentes com o HR-V, mas que esconde um amontoado de diferenças a começar por uma nova plataforma específica para veículos elétricos, a "e:N Architecture F", que será a base para os futuros modelos sem emissões da marca japonesa.

Ainda assim, as semelhanças estéticas entre os dois modelos são muito vincadas, como o formato dos grupos óticos, os puxadores das portas traseiros embutidos nos pilares traseiros ou o aspeto 'fastback' da carroçaria. Diferenciam-nos detalhes como a grelha dianteira tapada a esconder a tomada de carregamento ou as jantes de 18 polegadas de série.

GRANDE ECRÃ

Muito mais elaboradas são as diferenças a bordo, nomeadamente a nível tecnológico: painel de instrumentos digital de 10,2" (com apresentação completa), mas sobretudo o enorme ecrã central vertical de 15,1", no qual estão dispostos todos os comandos e sistemas, por patamares. Na parte superior encontra-se a área da navegação, na do meio o sistema de infoentretenimento com o respetivo menu de controlo (incluindo informações do sistema elétrico) e, abaixo, o menu da climatização, fácil de manusear apesar de obrigar a desviar o olhar da estrada. O visual resultante desta solução é bastante avançado, não faltando a possibilidade de conectar o telemóvel através de Android Auto e Apple CarPlay (embora a ligação não tenha decorrido de forma perfeita durante o teste).

Já o habitáculo é bastante sólido em termos de construção, mas com materiais que ficam, de certa forma, aquém do esperado, com diversos plásticos duros, tanto nas portas, como no tablier, onde se pode encontrar também uma faixa estreita de revestimento macio e

PREÇO: 54.750 €

FICHA TÉCNICA

HONDA E:NY1

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente, dianteiro
POTÊNCIA	204 CV (150 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	310 Nm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa automática de relação única
BATERIA	Iões de lítio, 68,8 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	412 km
TEMPO DE CARGA	6h a 11 kW CA (0-100%) 45 min. a 78 kW CC (0-80%)
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	7,6 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	18,2 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.387 / 1.790 / 1.584 mm
PNEUS	225/50 R18
PESO	1.730 kg
BAGAGEIRA	361-1.176 l
PREÇO	54.750 €
GAMA DESDE	54.750 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Dezembro de 2023

AVALIAÇÃO

PREÇO	2/5
PRESTAÇÕES	4/5
COMPORTAMENTO	4/5
CONSUMO	4/5

FOR SAFER CARS EURO NCAP
NÃO DISPONIVEL

Faróis Full LED Série

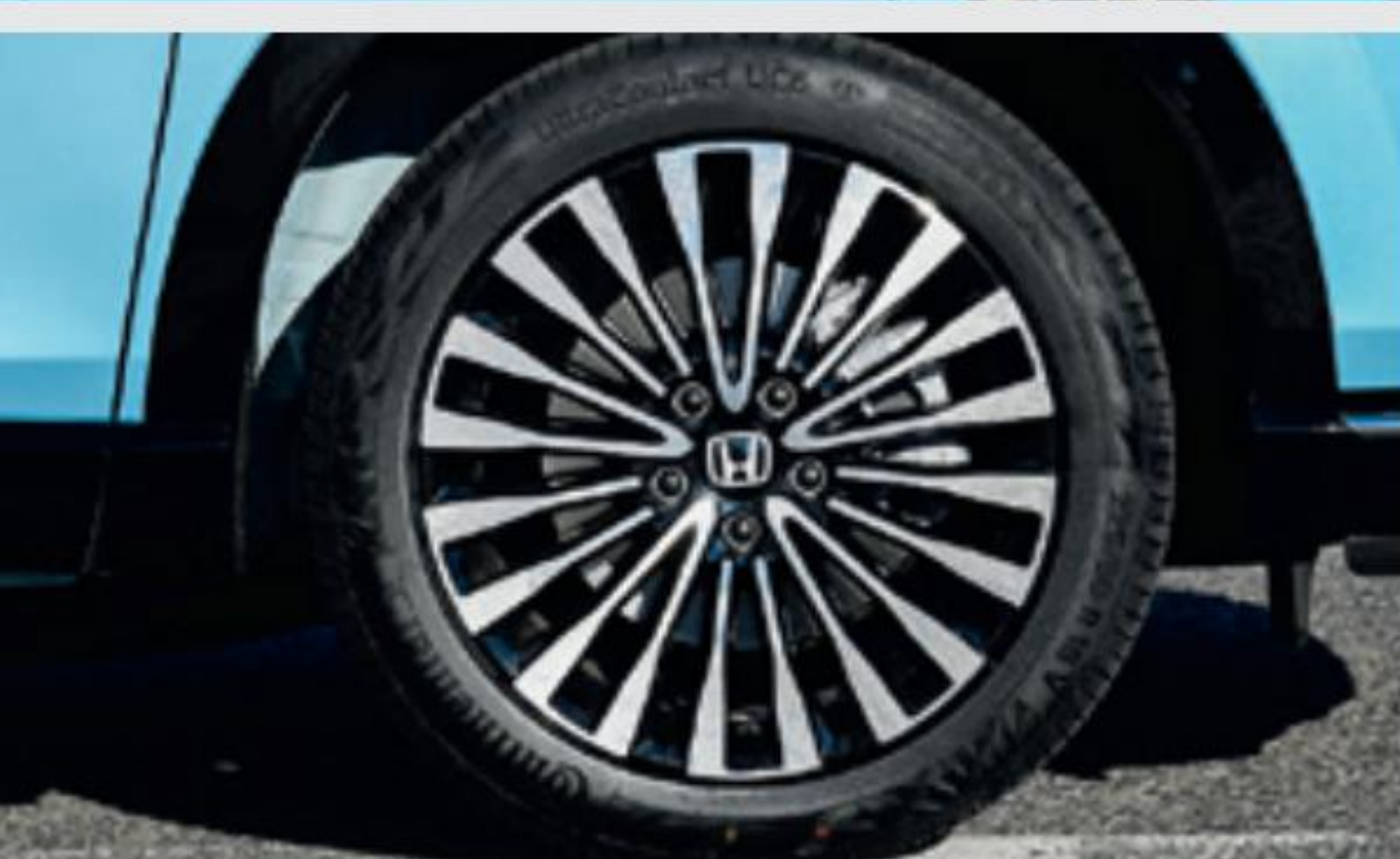
ponteado para uma sensação mais requintada. Entre os bancos estão os botões para o comando da caixa (nem sempre é intuitivo acionar a marcha-atrás) e para alternar os modos de condução.

Quanto à habitabilidade, o e:Ny1 oferece bons atributos, tanto à frente (com bancos de sustentação correta e ajuste elétrico), como atrás, onde dois adultos podem viajar com desafogo e conforto, graças ao muito espaço disponível para as pernas e em altura. Menos positiva é a largura, uma circunstância, aliás, comum neste segmento. Com 2.607 mm de distância entre eixos, o bom aproveitamento do espaço para passageiros faz-se à custa da bagageira, que é curta, com 361 litros, ainda que o bocal seja largo e o patamar de carga baixo.

SIMPLICIDADE DE CONDUÇÃO

A solução técnica deste e:Ny1 passa por um motor elétrico à frente, com 204 CV (150 kW) de potência e 310 Nm de binário máximo, alimentado por uma bateria de iões de lítio de 68,8 kWh (61,9 úteis), suficiente para um desempenho bastante eficaz, inclusive no modo de condução mais ecológico dos três à disposição ('Econ', 'Normal' e 'Sport'), oferecendo reações lestas à maior pressão do acelerador.

O arranque não é de extrema intensidade nos primeiros instantes, mas há depois uma grande sensação de "energia" na forma como ganha velocidade, algo que é mais evidente nos modos 'Normal' e, sobretudo, 'Sport', com este último a tornar as respostas mais intempestivas, a troco de alguma autonomia. As patilhas atrás do volante permitem alterar a intensidade da regeneração, mas não mantêm o nível selecionado, revertendo para um modo por defeito. Ainda assim, regista consumos comedidos, quer em cidade, quer fora dela, chegando →

Faróis muito afilados com imagem semelhante à do HR-V, sendo que no centro, sob o painel com o logótipo da marca, está a porta de carregamento.

As jantes de 18" em pneus Continental são sempre de série, fomentando o equilíbrio entre conforto e agilidade.

361l

A bagageira não é particularmente ampla, adequando-se mais às tarefas de compras de fim-de semana do que a grandes viagens de família.

a proporcionar valores inferiores aos anunciados quando conduzido de forma ponderada (16,6 kWh/100 km no teste) para uma autonomia que se situa, neste contexto, nos 370 km. O carregamento rápido fica-se pelos 78 kW, longe do que rivais oferecem.

Por seu turno, o comportamento demarca-se por uma postura equilibrada entre conforto e agilidade, sobressaindo essencialmente pela primeira vertente, algo que não o impede de mostrar boa contenção de movimentos da carroçaria em curva graças ao baixo centro de gravidade. Neste âmbito, o e:Ny1 não é propriamente entusiasmante de conduzir, resultando ao invés numa proposta funcional e racional que cumpre os requisitos para utilização quotidiana fácil, sem rasgos de emotividade. Em piso molhado, denota algumas dificuldades na motricidade, nomeadamente nas retomas mais fortes.

Com um equipamento bastante completo que não deixa muito espaço para extras, o e:Ny1 tem no preço acima dos 50 mil euros o seu 'calcanhar de Aquiles', numa fase em que há cada vez mais rivais elétricos. ■

A carga máxima de 78 kW (algo limitada face a outros rivais) permite "preencher" dos 0 aos 80% em 45 minutos.

MIGUEL SILVA PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

Segunda aposta da Honda nos elétricos, o e:Ny1 tem como virtudes a simplicidade de condução, a boa habitabilidade, a tecnologia e o desempenho correto, mas, num mercado cada vez mais povoado de opções, a ausência de materiais mais refinados a bordo, o carregamento rápido limitado e, sobretudo, o preço podem não facilitar a sua tarefa.

A posição de condução é bastante boa, assim como a visibilidade geral em todos os sentidos.

HABITÁCULO ESPAÇOSO E BEM CONSTRUÍDO, MAS COM ALGUNS MATERIAIS AQUÉM DO ESPERADO

1. Instrumentação digital de 10,2" com boa leitura e grafismo variável conforme o modo de condução. 2. Atrás do volante, patilhas para alterar os níveis de regeneração, que se revertem para um nível 'standard' ao fim de alguns instantes. 3. Sistema multimédia em ecrã tátil de 15,1" com patamares de informação para maior facilidade de interação. No patamar do meio acede-se aos menus de configuração e valores de consumos.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina (dianteiros e traseiros); ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração; sistema de alerta de colisão; travagem automática de emergência; assistente de manutenção na faixa de rodagem; alerta de saída de faixa; reconhecimento de sinais de trânsito; seguimento a baixa velocidade; assistente de descida íngreme; assistência ao arranque em subida, sensores de pressão dos pneus; cruise control inteligente adaptável; modos de condução (Econ/Sport/Normal); direção assistida elétrica; faróis Full LED com luzes de mudança de direção sequenciais; câmara traseira; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; acesso e arranque sem chave; travão elétrico de estacionamento; sensores de chuva e luz; retrovisores elétricos aquecidos e retráteis; alarme; banco do condutor com ajuste elétrico e função de memória; bancos dianteiros aquecidos; estofos em pele; volante multifunções em pele com patilhas para a regeneração; ar condicionado automático de duas zonas; vidros traseiros escurecidos; pintura metalizada; painel de instrumentos digital de 10,2"; sistema multimédia Honda Connect com ecrã tátil de 15,1", rádio digital, entradas USB, Bluetooth, navegação, informações de trânsito em tempo real e conexão a Apple CarPlay e Android Auto; carregamento sem fios; e jantes de liga leve de 18 polegadas.

OPCIONAIS Cabo de carregamento Modo 2 (738 €).

BANCOS EM PELE BASTANTE CONFORTÁVEIS; A HABITABILIDADE MERECE NOTA POSITIVA

FICHA TÉCNICA

AUDI Q3 45 TFSIE 245 CV S TRONIC S LINE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.395 cm³
POTÊNCIA	150 CV entre as 5.000 e as 6.000 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	250 Nm entre as 1.550 e as 3.500 rpm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa auto. 6 vel. (dupla embraiagem)
SISTEMA ELÉTRICO	
TIPO DE MOTOR	Elétrico, central traseiro
POTÊNCIA	117 CV (86 kW)
BINÁRIO	330 Nm
BATERIA	Iões de lítio, 12,8 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	55 km
SISTEMA HÍBRIDO	
TIPO DE MOTOR	Elétrico-gasolina, PHEV
POTÊNCIA (TOTAL)	245 CV
BINÁRIO (TOTAL)	400 Nm
V. MÁXIMA	210 km/h
ACELERAÇÃO	7,3 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	1,4 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	31 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.490 / 1.851 / 1.614 mm
PNEUS	235/55 R18
PESO	1.829 kg
BAGAGEIRA	380-1.375 l
PREÇO	55.666 €
GAMA DESDE	45.632 €
I. CIRCULAÇÃO (IUC)	128,29 €
LANÇAMENTO	Março de 2021

AVALIAÇÃO

PREÇO	✖✖✖ (3/5)
PRESTAÇÕES	✖✖✖✖ (4/5)
COMPORTAMENTO	✖✖✖✖ (4/5)
CONSUMO	✖✖✖✖ (4/5)

PREÇO: 55.666 €

FOR SAFER CARS EURO NCAP
TESTE 2018 ★★★★★
ADULTOS 95% CRIANÇAS 86%
PEÕES 73% SEGURANÇA 85%

ALFA ROMEO TONALE VELOCE PLUG-IN HYBRID Q4 *VS.* AUDI Q3 45 TFSIE 245 CV S TRONIC S LINE

Luta de galos

Tonale e Q3 apresentam uma dupla personalidade bastante vincada. Por um lado, defendem a eficiência graças aos seus sistemas híbridos plug-in e a interessantes autonomias elétricas. Por outro, oferecem um bom desempenho e um caráter dinâmico, quase desportivo. O preço é elevado, mas a tecnologia e a exclusividade paga-se. Vejamos qual o melhor?

Na grande "mixórdia" que atualmente representa a compra de um carro, as versões híbridas plug-in continuam a ter um papel importante. Parece lógico, uma vez que oferecem o melhor de dois mundos: o impulso térmico e o elétrico a partir de uma tomada de carregamento, sem depender exclusivamente dela.

O cenário PHEV é composto por uma legião de modelos em carteira, muitos com a inevitável silhueta SUV, e nesse formato alguns com um toque desportivo mais acentuado. É o caso dos nossos protagonistas: o Audi Q3 (a gama contempla uma segunda carroçaria denominada Sportback) e o Tonale, porque simplesmente é um Alfa Romeo.

FICHA TÉCNICA

ALFA ROMEO TONALE VELOCE PLUG-IN HYBRID Q4

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros em linha, turbo
CILINDRADA	1.332 cm^3
POTÊNCIA	180 CV às 5.750 rpm
BINÁRIO MÁXIMO	270 Nm às 1.850 rpm
TRANSMISSÃO	Integral, caixa auto. 6 vel. (conversor de binário)
SISTEMA ELÉTRICO	
TIPO DE MOTOR	Síncrono de íman permanente, traseiro
POTÊNCIA	122 CV (90 kW)
BINÁRIO	250 Nm
BATERIA	Iões de lítio, 15,5 kWh (12 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	62 km
SISTEMA HÍBRIDO	
TIPO DE MOTOR	Elétrico-gasolina, PHEV
POTÊNCIA (TOTAL)	280 CV
BINÁRIO (TOTAL)	N.D.
V. MÁXIMA	206 km/h
ACELERAÇÃO	6,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	1,3 l/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	29 g/km (misto)
DIMENSÕES (C/L/A)	4.528 / 1.841 / 1.601 mm
PNEUS	235/40 R19
PESO	1.910 kg
BAGAGEIRA	385-1.430 l
PREÇO	57.669 €
GAMA DESDE	41.850 €
I. CIRCULAÇÃO (IUC)	158,29 €
LANÇAMENTO	Fevereiro de 2023

AVALIAÇÃO

PREÇO	✖✖✖
PRESTAÇÕES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMENTO	✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖

PREÇO: 57.669 €

EURO NCAP — FOR SAFER CARS
TESTE 2022 ★★★★★
ADULTOS 83% · CRIANÇAS 85% · PEÕES 67% · SEGURANÇA 85%

A marca italiana tardou a chegar à eletrificação, mas tem sido rápida a recuperar esse atraso. O Tonale PHEV é o modelo mais potente e eficiente da gama. E também o único com tração integral Q4.

O Audi também recorre a uma ampla gama de possibilidades, culminada pelo RS com 400 CV. Esta versão híbrida plug-in debita 245 CV, valor abaixo dos 280 CV do seu rival. E existem diferenças técnicas evidentes.

PHEV DIFERENTES

O Alfa utiliza um propulsor a gasolina de 1.3 litros e 180 CV e uma unidade elétrica de 122 CV que está posicionada atrás e move exclusivamente as rodas traseiras.

O Q3 apresenta um pouco mais de cilindrada (1.4 litros), mas rende menos: 150 CV. O mesmo se aplica ao sistema elétrico, que produz 116 CV; neste caso, as duas unidades de potência estão localizadas à frente e a tração é dianteira.

A bateria é de iões de lítio em ambos, mas a capacidade útil é mais generosa no Alfa Romeo, por isso a autonomia totalmente elétrica é superior: homologa 62 km contra 55 do seu adversário.

Precisamente, esta é a grande vantagem de um e outro, embora a realidade seja um pouco diferente: em modo EV conseguimos percorrer 41 km com o alemão e 49 km no italiano, contudo distâncias suficientes para o uso diário de milhares de condutores que se traduzem em custos de utilização a rondar os 3 € se carregarmos a bateria em casa com tarifas reduzidas.

Distâncias essas que podem aumentar bastante se nos movermos apenas em cidade. A nossa comparação contemplou dois terços de utilização em vias rápidas, cenário que reduz consideravelmente a autonomia elétrica (o Tonale atinge 135 km/h em modo EV e o Q3, 140).

A partir daí, o consumo torna-se uma autêntica montanha russa. Com a bateria carregada e em modo híbrido o Audi faz uma média de 6,2 l/100 km, e sem energia elétrica disponível dispara para os 7,7 l/100 km. Na mesma "toada" de condução, o Tonale conforma-se com 5,9 e 7,2 l/100 km.

O Alfa Romeo é, portanto, mais eficiente, mas em nenhum caso será boa ideia forçar a carga em andamento com o apoio do motor térmico, já que o consumo de combustível salta para mais de →

<< O Tonale é mais potente e oferece maior autonomia elétrica >>

Faróis Full Led com tecnologia Matrix incluídos na dotação de série desde acabamento Veloce.

Jantes de 19" de origem; Na imagem, 20" opcionais. As pinças de travão em vermelho fazem parte da indumentária de série.

385 l

Volumetria mediana. Debaixo do piso, o motor elétrico que "oferece" a tração integral Q4 e que acaba por "roubar" 185 litros, face às versões normais.

10 litros em ambos. Também oferecem a possibilidade de armazenar energia na bateria.

Os dois iniciam a marcha sempre em modo elétrico, podendo-se igualmente impor a condução sem emissões quando têm carga suficiente. No Audi, o assistente de condução Drive Select propõe os perfis Comfort, Auto, Dynamic e Individual. No Tonale, este sistema é designado por DNA e inclui os modos elétrico, híbrido e desportivo. A ativação deste último aciona o ajuste mais firme da suspensão pilotada e varia o mapa de funcionamento da direção, caixa de velocidades e acelerador. O mesmo acontece no modelo germânico.

A TRANSMISSÃO É DIFERENTE

As diferenças de pormenor estendem-se igualmente à transmissão automática. Ambos têm seis velocidades, mas o Q3 utiliza um sistema de dupla embraiagem, enquanto o Tonale prefere um conversor de binário. Podem ser engrenadas de forma manual-sequencial, quer a partir da alavanca, quer através das patilhas atrás do volante. No alemão rodam em conjunto com o volante; no italiano são fixas, em alumínio e enormes, para aumentar a sensação de dinamismo, tudo muito Ferrari. O problema é que estão demasiado perto das hastes dos indicadores de mudança de direção e dos limpa para-brisas e, mais cedo ou mais tarde, acabam por atrapalhar.

Admite cargas até 7,4 kW em corrente alternada, única alternativa disponível, mas superior à do Audi.

As respetivas baterias carregam por efeito da travagem regenerativa (ao travar e soltar o acelerador), ação mais acentuada no Audi. Um pequeno "aperitivo" na medida em que no final é preciso recorrer ao cabo e a uma tomada externa.

Aí, o Tonale admite até 7,4 kW em corrente alternada; o seu rival fica pelos 3,7. Assim, se estiver com pressa, vai precisar de 2h50 para completar a carga do primeiro e de 4hh no segundo. Em qualquer caso, não é necessário mais para alimentar a bateria durante a noite. Inclusive numa simples tomada doméstica de 2,4 kW, cerca de 6 horas.

COMPETITIVOS

Dinamicamente são bons companheiros de viagem. O Tonale é mais potente e rápido. Revela-se ágil →

No volante, botão de arranque do lado esquerdo e patilhas metálicas, fixas e enormes, muito desportivas.

AMBIENTE TÍPICO ALFA ROMEO, COM ASPETO DESPORTIVO E BOA QUALIDADE. A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO É EXCELENTE

1. Painel de instrumentos digital TFT em ecrã de 12,3", configurável e de apresentação desportiva e... vintage.
2. O assistente DNA oferece três modos de condução. Equipa uma suspensão pilotada.
3. Sistema multimédia em ecrã tátil de 10,25" no topo do tablier; bastante intuitivo de utilizar.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; controlos de estabilidade e tração; travagem de emergência ativa com deteção de peões e ciclistas; aviso de colisão frontal; assistência à travagem de emergência; assistente de manutenção na faixa de rodagem; assistente de velocidade inteligente; reconhecimento dos sinais de trânsito; sistema de deteção de fadiga do condutor; ajuda ao arranque em subida; modos de condução Alfa DNA; pinças dos travões em alumínio Brembo de cor vermelha; suspensão desportiva; cruise control adaptativo; sensor de pressão dos pneus; faróis Full LED Matrix com regulação automática dos máximos; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; câmara de marcha atrás com linhas dinâmicas; sensores de chuva e luz; travão de estacionamento elétrico; ar condicionado automático bizona; acesso e arranque sem chave; retrovisores elétricos aquecidos e retráteis; pedais em alumínio; volante desportivo multifunções em pele; estofos em pele; bancos dianteiros ventilados com regulação lombar elétrica; painel de instrumentos TFT a cores de 12,3"; sistema multimédia Connect NAV com ecrã tátil de 10,25", entradas USB e USB-C, Bluetooth, navegação e funções Apple CarPlay e Android Auto; carregamento wireless para smartphone; camada de emergência e-Call; cabo de carregamento Modo 3; e jantes em liga leve de 19 polegadas.

OPCIONAIS Pintura metalizada (1.000 €); jantes de 20" (2.000 €); teto de abrir elétrico panorâmico (1.700 €); sistema áudio Harman/Kardon (1.500 €); Pack Techno (2.000 €).

BANCOS DESPORTIVOS À FRENTE, MAIS ESPAÇO PARA PERNAS ATRÁS

Transmissão automática S Tronic de dupla embraiagem e seis relações.

MATERIAIS E ACABAMENTOS ACIMA DA MÉDIA, EMBORA O TABLIER PUDESSE SER MAIS VISTOSO

1. Instrumentação digital de 10,25" configurável a gosto; bastante completo em termos de informação. 2. Comando EV: força a condução elétrica se a bateria o permitir. 3. Ecrã multimédia MMI Touch de 10,1" de grande resolução. Está situado numa posição mais baixa que a do seu oponente.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; controlos de tração e de estabilidade; Audi pre sense à frente com deteção de peões e ciclistas; assistente de mudança de faixa com aviso de saída da faixa de rodagem; assistente ao arranque em subida; reconhecimento dos sinais de trânsito; Audi drive select (modos de condução); sensor de pressão dos pneus; cruise control com limitador de velocidade; auxílio ao estacionamento traseiro; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; ar condicionado automático bi-zona; travão de estacionamento elétrico; retrovisores elétricos aquecidos; sensores de chuva e luz; faróis dianteiros de LED; luzes diurnas; bancos dianteiros desportivos reguláveis em altura; pedais em alumínio; volante multifunções em couro com regulações em altura e profundidade; painel de instrumentos digital de 10,25"; sistema multimédia MMI Radio Plus com ecrã tátil de 10,1", entrada USB, Bluetooth e funções Apple CarPlay e Android Auto; Audi connect; chamada de emergência & serviço; cabo de carregamento Modo 3; e jantes de liga leve de 18 polegadas.

OPCIONAIS Pintura metalizada (850 €); jantes de 19" (1.270 €); estofos em combinação couro/couro sintético (1.150 €); faróis Matrix LED com lava-faróis (1.925 €); Audi virtual cockpit (220 €); Audi virtual cockpit plus (510 €); portão da bagageira elétrico (595 €); MMI Navegação Plus (2.430 €); cruise control adaptativo (475 €); Park Assist e sensores plus (485 €); teto de vidro panorâmico (1.585 €).

IMPECÁVEL À FRENTE, O ALEMÃO CONTA COM O ATRATIVO DO BANCO TRASEIRO ASSIMÉTRICO COM REGULAÇÃO LONGITUDINAL

graças a um grande chassis com uma direção rápida e precisa. Além disso, o tato do travão é muito similar ao das variantes térmicas.

O Q3 é mais lento, tem menos "disparo" ao pressionar o acelerador e quando a bateria se esgota o motor a gasolina é mais limitado. No entanto, oferece uma sensação geral mais premium na condução e sente-se mais estável porque o seu centro de gravidade é mais baixo. Além disso, é cerca de 80 kg mais leve e a direção progressiva, com apenas 2,1 voltas de volante, é muito precisa. Na essência, resulta mais confortável.

Com dimensões exteriores similares não deveriam haver grandes diferenças internas. O Tonale é bem construído e dá sensação de qualidade, porém o Q3 é Audi, e isso obriga a certificar ajustes e insonorização com maior grau de precisão. Em ambos a apresentação do layout do cockpit é digital, mais desportivo em linhas gerais no Alfa, apesar de os bancos dianteiros serem excelentes tanto num como noutro.

O Audi carrega a um máximo de 3,7 kW: em menos de quatro horas a bateria fica completa.

Atrás, há detalhes que os distinguem. O Tonale oferece mais espaço para as pernas, enquanto o Q3 é mais confortável para três pessoas por ser mais largo. A isto junta-se ainda o facto de permitir a regulação longitudinal do banco traseiro, ausente no italiano.

De resto, a bagageira é a grande prejudicada nos dois. Para carros deste porte falar de 380 litros é algo escasso. O Tonale acrescenta mais 5 litros pese a eliminação do piso duplo de outros modelos da gama fruto da localização do motor elétrico.

Por fim, o equipamento, muito generoso no italiano com acabamento Veloce, um pouco mais contido no seu oponente que pode ser compensado pelo facto de ser mais barato. Em todo o caso, não falta nada em ambos, sobretudo em termos de segurança ou conetividade. ■

E. CANO PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

A autonomia elétrica destes dois SUV permite um custo de utilização razoável. Ao mesmo tempo são potentes, sabem andar depressa e têm apuro dinâmico. Uma apelativa dualidade que pode ser decidida quer pela maior potência (e tração integral) do Tonale, quer pela imagem de marca e preço mais acessível do Audi.

Faróis com tecnologia LED. Em opção podem ser montados uns sofisticados matriciais que custam 1.925 €.

As jantes em liga leve de série são de 18". Estas de 19" envolvidas por pneus 235/50 representam 1.270 €.

380 l

Bagageira justa: 380 litros, menos 150 que nas variantes com apenas motores térmicos, fruto da colocação da bateria.

BYD SEAL DESIGN

Candidato ao título

A marca chinesa BYD, a atuar em Portugal há cerca de um ano, chega à primeira divisão do mercado automóvel com uma oferta completa e uma estrela em ascensão, o Seal, um "player" com o qual pretende enfrentar as referências do segmento. Eis o teste à versão de entrada, com 313 CV e tração traseira.

Tesla Model 3, BMW i4, Polestar 2, Hyundai Ioniq 6... Esta é a nova liga a que aspiram as berlinas com um certo toque dinâmico e propulsão elétrica. E aqui entra o Seal, da recente e ativa marca chinesa BYD, com carroçaria coupé de 3 volumes e 4,8 metros de comprimento aliados a números e equipamento ambiciosos. De referir, e para que conste, o Seal foi recentemente nomeado "Carro do Ano" em Portugal, sinal de que a BYD não vem para a Europa "brincar" aos carrinhos, até porque foi o primeiro modelo elétrico a alcançar tal feito no nosso país.

Considerações à parte, A gama é composta por duas potentes versões: Design, com um único

Carregador de bordo 11 kW
Série

PREÇO: 46.990 €

RIVAIS

BMW I4 EDRIVE40

TIPO DE MOTOR	Síncromo de ímanes permanentes, traseiro
POTÊNCIA	340 CV (250 kW)
BATERIA/ AUTONOMIA	83,9 kWh/590 km (cidade)
CONSUMO (WLTP)	19,1-16,1 kWh/100 km (misto)
PREÇO	64.100 €

Tem um carácter mais dinâmico e assume-se como uma das referências nesse domínio na classe. Gasta menos, mas o preço final é bem mais elevado e o espaço traseiro é mais reduzido.

TESLA MODEL 3 RWD

TIPO DE MOTOR	Síncrono de ímanes permanentes, traseiro
POTÊNCIA	283 CV (208 kW)
BATERIA/ AUTONOMIA	60 kWh/554 km
CONSUMO (WLTP)	13,2 kWh/100 km (misto)
PREÇO	39.990 €

Recentemente atualizado, o Modelo 3 continua a ser imbatível em termos de consumo e é também comercializado a um preço muito competitivo. Carrega a 170 kW.

motor de 313 CV e tração traseira (o nosso protagonista); e Excellence, dois motores, com tração integral e 530 CV.

Toda uma demonstração de força a um preço competitivo: a partir de 46.990 € e até 47.990 € (versão topo de gama), ambos extremamente bem equipados (ver ficha).

À margem disto, o Seal surpreende também com uma qualidade interior muito elevada. Bons acabamentos tanto na perceção como na execução que saltam à vista em todo o tablier, portas (com uma insonorização irrepreensível), bancos... Nota-se claramente uma salutar evolução face ao Atto 3, com o qual partilha elementos como, por exemplo, o enorme ecrã central rotativo de 15,6" (a partir de um botão no volante ou do próprio ecrã). A resposta tátil, gráficos e as generosas dimensões convencem, e ao apresentar a imagem 360º das suas câmaras exteriores proporciona uma visão muito clara; pena que a sua generosa medida esteja desperdiçada (pode ser dividido, mas só mostra as aplicações de navegação e Spotify), pois a zona à esquerda é tapada pelo arco do volante quando colocado horizontalmente e o ajuste automático da luminosidade (ao passar por um túnel) não é muito preciso. Aliás, é necessário "mexer" no ecrã para ajustar as saídas de controlo da climatização, o que acaba por ser pouco intuitivo.

Apesar do protagonismo do painel, a consola conta com botões práticos. Por baixo, liberta uma boa área com tomadas USB (de acesso complicado durante a condução) e dispõe de uma superfície de carregamento por indução para dois telemóveis.

Por falar em espaço, o SEAL acomoda os passageiros em bancos tão bem executados como confortáveis. O aquecimento e a ventilação dos bancos, além de ajustes elétricos, são de série.

COUPÉ CÓMODO

Ao volante viaja-se numa posição baixa, como num bom coupé, mas atrás, onde o piso é plano, os lugares são um pouco inclinados. Em todo o caso, sobram centímetros ao alto (o grande teto panorâmico garante luminosidade e mais →

Visão panorâmica 360º Série

Função V2L Série

FICHA TÉCNICA

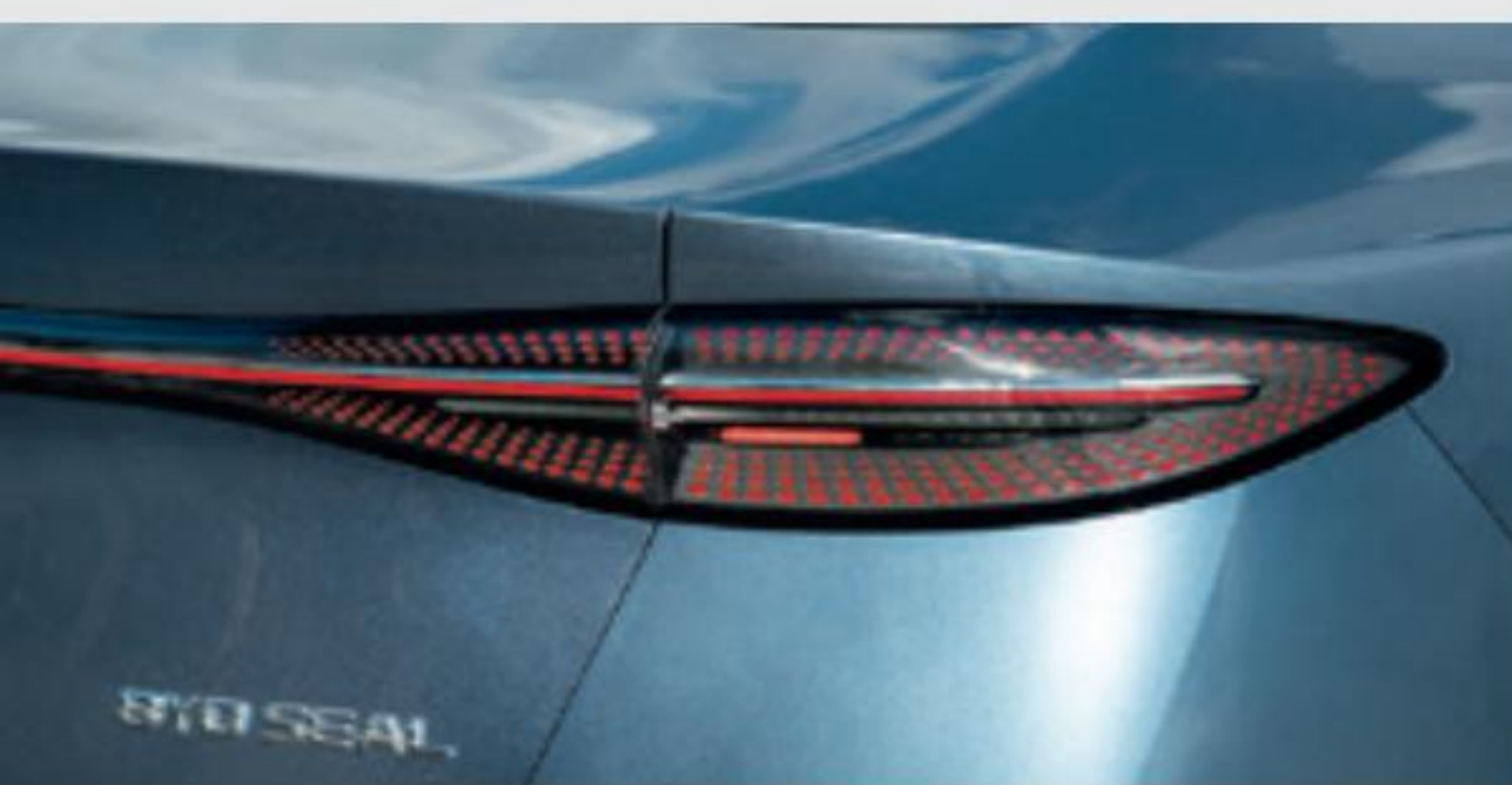
BYD SEAL DESIGN

TIPO DE MOTOR	Elétrico, síncrono de íman permanente, traseiro
POTÊNCIA	313 CV (230 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	360 Nm
TRANSMISSÃO	Traseira, caixa de relação única
BATERIA	Lítio ferro-fosfato, 82,5 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	570 km (690, em cidade)
TEMPO DE CARGA	26 min. a 150 kW CC (30-80%) 37 min. a 150 kW CC (10-80%)
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERAÇÃO	5,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	16,6 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.800 / 1.875 / 1.460 mm
PNEUS	235/45 R19
PESO	2.055 kg
BAGAGEIRA	400 l (+53 à frente)
PREÇO	46.990 €
GAMA DESDE	46.990 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Dezembro de 2023

FOR SAFER CARS EURO NCAP
TESTE 2023 ★★★★★
ADULTOS 89% CRIANÇAS 87%
PEÕES 82% SEGURANÇA 76%

AVALIAÇÃO

PREÇO	4/5
PRESTAÇÕES	4/5
COMPORTAMENTO	4/5
CONSUMO	4/5

Embora não exista iluminação matricial, os faróis proporcionam boa iluminação; os puxadores das portas são retráteis.

As jantes de 19" são de série e reforçam a beleza das linhas deste sedan. Não interferem com o consumo e ajuda a aerodinâmica.

400 l

O espaço é fundo, mas o acesso é limitado. Existe uma segunda "bagageira" à frente com 53 litros de capacidade.

espaço em altura) e em comprimento, apesar de a zona para os pés ser reduzida quando os bancos da frente estão colocados na sua posição mais baixa

Mesmo só com um motor e 313 CV, o Seal mexe-se com uma agilidade incrível, chegando mesmo a ser "violento" quando se pressiona o acelerador a fundo no modo mais desportivo (ao contrário do ECO, que parece que lhe falta potência). No entanto, destaca-se mais pelo conforto, pois apesar de manter sempre uma boa estabilidade, a carroçaria não recupera rapidamente a compostura ao passar por lombas a velocidades mais elevadas, e a perceção de agilidade não é a de um BMW i4, para citar um dos mais dinâmicos da classe.

Na prática, é uma berlina que prima mais pela comodidade do que pela efetividade. A travagem é bem modulada, com dois níveis de regeneração (mas sem patilhas, é preciso fazê-lo no ecrã). A partir daí também se pode escolher a dureza da direção.

O carregamento máximo em CC a 150 kW permite chegar de 10 a 80% em 37 minutos; 30 a 80% em 26 minutos.

A AUTONOMIA

Com uma bateria LFP (Lítio Ferro--Fosfato) de 82,5 kwh, reivindica 570 km de autonomia que, em utilização real, e com base num consumo de energia entre médio e alto a rondar os 22 kWh/100 km, garante mais de 375 km; a um ritmo mais lento, ultrapassa facilmente os 400 km. Para o carregamento, conta com uma potência em correte contínua de até 150 kW (não é a mais rápida do segmento: 37 minutos de 10-80%), aumentando o processo em alternada, a 11 kW standard. ■

JUAN PABLO ESTEBAN PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

A primeira geração do Seal deixa alguns pormenores por melhorar (consumo, aproveitamento do ecrã...) que não ofuscam um conjunto muito apelativo, e com uma das melhores relações preço/equipamento/potência do mercado. Por este valor, compra-se uma berlina com uma imagem (tipo coupé) que não deixa ninguém indiferente, com prestações próximas de um desportivo e modos GT.

Existem vários botões físicos no volante e na zona envolvente do comando da caixa.

O HABITÁCULO DESTACA-SE PELA EXCELENTE QUALIDADE DE ACABAMENTO

1. O ecrã digital é bastante grande. Não sobrecarrega com muita informação, embora pudesse ser mais ambicioso a este respeito (o computador de bordo é algo limitado). 2. A consola é semelhante à do Atto 3, com um seletor da caixa mais refinado. Entre outras coisas, permite um acesso rápido aos modos de condução. 3. Ecrã enorme rotativo; na posição horizontal, o lado esquerdo é tapado pelo volante.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; airbag central dianteiro; ISOFIX; controlos de estabilidade e de tração; sistemas de alerta de colisão dianteiro e traseiro; sistemas de prevenção de colisão de cruzamentos na dianteira e traseira do veículo com função de travagem; sistema de travagem automático; assistentes de manutenção, acompanhamento e mudança de faixa de rodagem; aviso de saída de faixa de rodagem; reconhecimento de sinais de trânsito; sistema de deteção do ângulo morto; controlo de descidas íngremes; ajuda ao arranque em subida, sensores de pressão dos pneus; cruise control adaptativo e inteligente; faróis em LED; sistema de controlo automático dos máximos; luzes diurnas em LED; visão panorâmica 360º; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; acesso e arranque sem chave; travão elétrico de estacionamento; sensores de chuva e luz; retrovisores elétricos aquecidos e retráteis; teto panorâmico; portão da bagageira elétrico; alarme; bancos dianteiros com regulações elétricas; estofos em pele vegan; volante multifunções em pele vegan com aquecimento; ar condicionado automático de duas zonas; pintura metalizada; painel de instrumentos digital de 10,25"; sistema multimédia com ecrã tátil rotativo de 15,6", 4 entradas USB, Bluetooth, internet, serviços cloud, controlo por voz e conexão a Apple CarPlay e Android Auto; carregamento wireless duplo para smartphones; sistema de emergência e-call; carregador de bordo de 11 kW; e jantes de liga leve de 19 polegadas.

OPCIONAIS N.D.

BANCOS MUITO CONFORTÁVEIS E AQUECIDOS. ATRÁS, ESPAÇO SUFICIENTE PARA TRÊS OCUPANTES

NISSAN ARIYA 63 KWH ADVANCE *VS.* TOYOTA BZ4X 2WD PREMIUM

Ponto de inflexão

Levou o seu tempo, mas a Toyota entra diretamente na era elétrica pelas "mãos" do bZ4X, SUV que representa um antes e um depois na marca japonesa. O Ariya assume um papel idêntico na Nissan, que foi as primeiras a apostar na eletrificação, mas que demorou a ampliar a gama sem emissões, se bem que este SUV esclareça quaisquer dúvidas acerca de um horizonte sustentável. Vejamos o que oferece cada e qual será a melhor escolha.

PREÇO: 51.690 €
(C/ CAMPANHA)

EURO NCAP — FOR SAFER CARS
TESTE 2022 ★★★★★
ADULTOS 88% | CRIANÇAS 87%
PEÕES 79% | SEGURANÇA 91%

A Toyota foi a primeira marca a apostar na eletrificação, registando quase 30 anos na conceção de carros híbridos. A Nissan foi a criadora de um dos primeiros elétricos produzidos em massa, que se transformou numa alternativa real a modelos com motor de combustão: o Leaf. No entanto, apesar das duas marcas nipónicas serem pioneiras nestas "coisas" da eletrificação, não são as referências quando se fala de carros sem emissões. No caso da Toyota porque necessitou de muito mais tempo do que a maioria dos construtores para apostar na locomoção 100% elétrica, e na Nissan porque, embora se tenha adiantado, a verdade é que o Leaf manteve-se como proposta única durante demasiado tempo e, hoje em dia, limitar a oferta deste tipo de produtos é ficar para trás.

Mas tudo mudou. Tanto a Toyota como a Nissan consideraram este como o momento ideal para aderirem em força à onda elétrica. A mudança de rumo foi evidenciada pelo lançamento de dois SUV que reivindicam o papel principal de ambas as marcas na mobilidade sustentável. De qualquer forma, o Toyota bZ4X e o Nissan Ariya serviram para dar um murro na mesa e deixar claro que estes dois gigantes japoneses estão preparados para a nova era automóvel.

Por isso, estes SUV são uma espécie de demonstração de força daquilo que os seus responsáveis sabem (e podem) fazer. E são-no desde o ponto de vista do seu design futurista (numa e noutra marca serviram de caminho a seguir para futuros lançamentos), mas também do equipamento que, pelo menos nestas versões, resulta próprio de segmentos superiores. A sua

PREÇO: 49.240 €

EURO NCAP FOR SAFER CARS
TESTE 2022 ★★★★★
ADULTOS 86%
CRIANÇAS 89%
PEÕES 74%
SEGURANÇA 93%

dotação de série não podia ser mais completa e não está ao alcance dos seus homólogos, em tamanho, com motor híbrido de cada marca: Nissan Qashqai e Toyota RAV4.

Aliás, o Nissan consegue distanciar-se mais das restantes propostas da marca em termos de qualidade, uma vez que utiliza melhores materiais e a sua montagem é realmente sólida. Além disso, a insonorização do habitáculo merece nota especial. Neste sentido, o bZ4X está um passo atrás, pois o plástico e o tecido ganham maior protagonismo lá dentro, se bem que os acabamentos demonstrem igualmente rigor e que a Toyota também tenha feito um bom trabalho para isolar corretamente o interior.

OS PRIMEIROS

No entanto, se ambos são referências nas respetivas casas é porque assumem o papel de porta-estandartes tecnológicos, pelo menos na Europa. São produtos que marcam um antes e um depois nos respetivos construtores, o bZ4X por ser o primeiro elétrico a bateria de produção (na Toyota, o mais veterano Mirai é elétrico mas a partir de uma pilha de combustível alimentada com hidrogénio, razão pela qual quase não se vende).

Por sua vez, e como referimos, a Nissan parecia ter acabado de se comprometer com eletrificação total limitando-a ao compacto Leaf, mas o Ariya deixa claro que as coisas progrediram e que, a partir de agora, os elétricos vão ganhar muito peso no seu portfólio.

De facto, desenvolveu este carro sobre a plataforma CMF-EV da aliança Nissan-Renault e dotou-o com baterias mais modernas do que as do irmão Leaf, sempre com refrigeração líquida. Existem duas opções, uma de 63 kWh, precisamente a da “nossa” unidade e que é reservada ao Ariya menos →

FICHA TÉCNICA

NISSAN ARIYA 63 KWH ADVANCE

TIPO DE MOTOR	Elétrico síncrono, dianteiro
POTÊNCIA	217 CV (160 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	300 Nm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa de relação única
BATERIA	Iões de lítio, 66 kWh (63 úteis)
AUTONOMIA (WLTP)	401 km
TEMPO DE CARGA	10h a 7,4 kW (10-100%) 28m a 130 kW DC (20-80%)
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	7,5 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	17,7 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.595 / 1.850 / 1.660 mm
PNEUS	235/55 R19
PESO	1.948 kg
BAGAGEIRA	466 l
PREÇO	49.240 €
GAMA DESDE	45.100 €
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Setembro de 2022

AVALIAÇÃO

PREÇO	✖✖✖✖
PRESTAÇÕES	✖✖✖
COMPORTAMENTO	✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖

Toda a iluminação exterior é em LED. Os indicadores de mudança de direção são dinâmicos, à frente e atrás.

De série, jantes de liga leve de 19" com desenho fechado (gostos não se discutem) para benefício aerodinâmico.

466 l

A volumetria não passa de correta, sendo reforçada com um duplo piso para arrumação de pequenos objetos, incluindo os cabos de carregamento.

potente (com um único motor de 217 CV), e outra de 87 kWh que combina vários níveis de potência: um motor e 242 CV e dois propulsores (tração integral incluída) para 306 ou 394 CV.

Na prática, os 217 CV do Ariya mais acessível são suficientes para mover com soltura os quase 2.000 kg do conjunto. Para se ter uma ideia, acelera dos 0 aos 100 km/h em 7,5 segundos, um valor interessante, e fá-lo com o imediatismo típico de qualquer elétrico, não faltando potência, nem em estrada, onde revela prontidão para as ultrapassagens mais exigentes, nem muito menos na cidade, ambiente em que a agilidade e o conforto sobressaem mais do que seria de esperar num carro com o seu peso e volume.

CALCANHAR DE AQUILES

Aliás, é fácil de conduzir em qualquer cenário, com a particularidade de se sentir muito à vontade em vias rápidas, onde revela vocação estradista, se bem que, na prática, a sua autonomia o limite bastante. A questão é que numa situação normal um carregamento representa cerca de 300 km em condições reais, o que faz desta versão de 63 kWh uma alternativa muito mais urbana do que as versões com bateria de 87. Em contrapartida, é claramente mais barato.

É capaz de carregar a uma potência máxima de 22 kW em CA. Em CC fá-lo até 130 kW.

Tanto assim é que ganha a batalha do preço contra o Toyota. O bZ4X também oferece tração simples ou integral, a primeira com 204 CV e a segunda com os mesmos 218 CV do Ariya. Com acabamentos comparados, este último acaba por ser sempre mais caro e o equipamento não é tão completo.

Em estrada, o Toyota, apesar de ser um pouco maior e ligeiramente mais pesado, proporciona prestações idênticas às do seu adversário. Do mesmo modo, o conforto e a qualidade de condução surgem em bom plano revelando, no entanto, a mesma limitação do Nissan: a autonomia da bateria (de 71,4 kWh e também com refrigeração liquida). No papel homóloga 436 km em ciclo combinado, mas na prática permite percorrer apenas 300 km, o mesmo que o Ariya. →

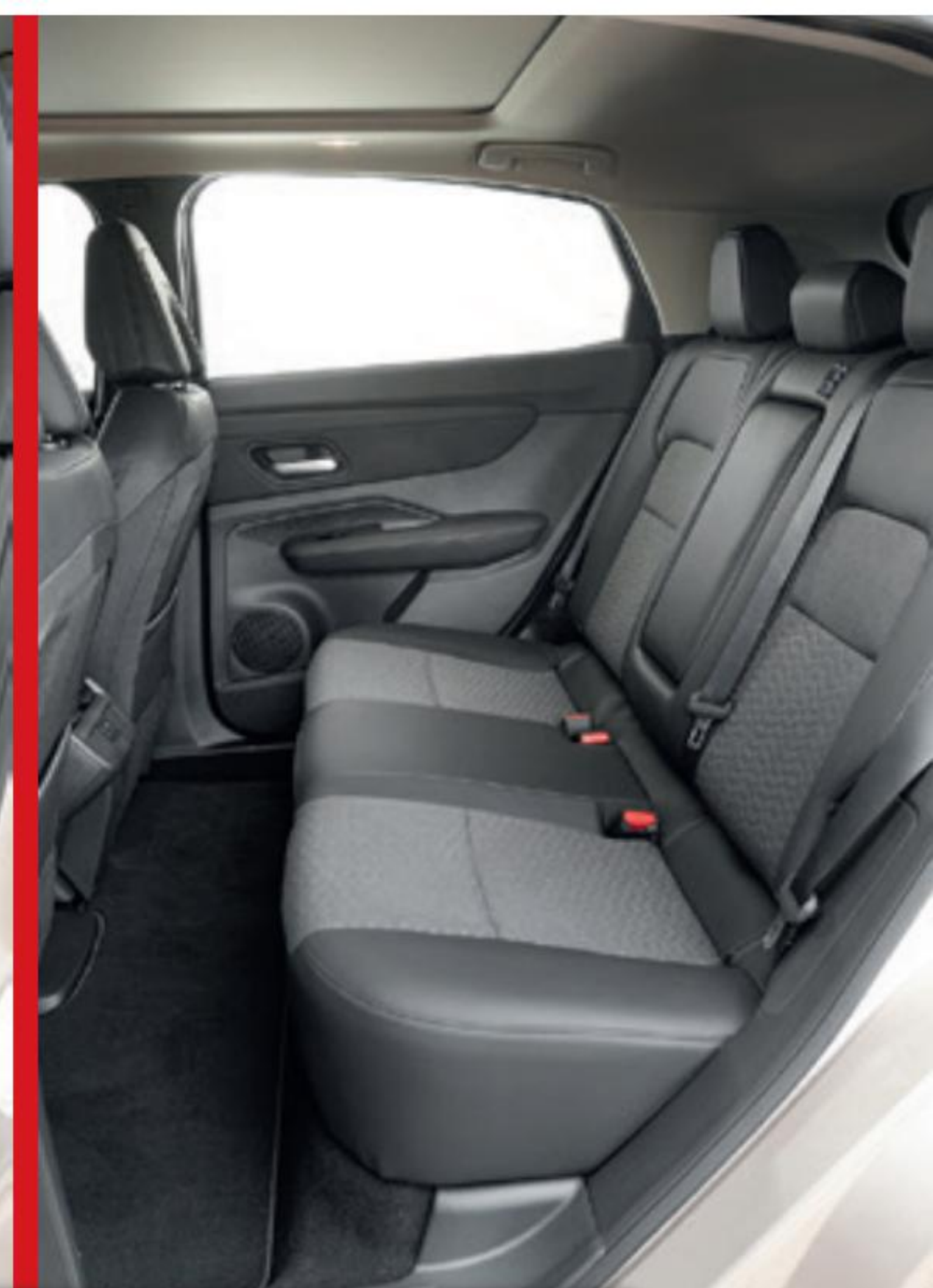
Um tabuleiro oculto no tablier abre-se eletricamente a partir de dois destes botões hápticos, na consola.

AMBIENTE DE QUALIDADE COM DESENHO MINIMALISTA; COM EXCEÇÃO DO VOLANTE OS COMANDOS SÃO TODOS TÁTEIS

1. A instrumentação digital oferece muita informação e boa leitura, porém podia ser mais configurável.
2. A alavanca da caixa de velocidades é pequena e prática de manusear durante as manobras.
3. O sistema multimédia é superior ao do Toyota: o seu design é mais atrativo, tem maior fluidez e mais funções.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; ISOFIX; controlos de estabilidade e tração; alerta de colisão; travagem autónoma de emergência com deteção de peões, ciclistas e assistência em cruzamentos; sistema de travagem em marcha atrás com deteção de movimento; assistente inteligente de condução em pára-arranca; alerta de fadiga do condutor; reconhecimento dos sinais de trânsito; aviso de saída de faixa; assistente ativo de faixa de rodagem; assistente de ângulo morto; cruise control inteligente e adaptativo; ProPILOT Assist com Navi-Link; assistente de arranque em subidas; sensor de pressão dos pneus; faróis Full LED; faróis de nevoeiro em LED; câmara 360º com deteção de objetos em movimento; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; travão de parque elétrico; sensores de chuva e luz; chave inteligente; e-Pedal Step; alarme; retrovisores elétricos aquecidos e retráteis; ar condicionado automático de duas zonas; bancos dianteiros elétricos e aquecidos; bancos mistos em pele sintética e tecido; volante multifunções elétrico em pele; porta da bagageira com sistema mãos-livres; painel de instrumentos digital TFT de 12,3"; sistema multimédia com ecrã de 12,3", entradas USB, Bluetooth, serviços conectados Nissan, Nissan Virtual Personal Assistant, compatibilidade com Android Auto e Apple CarPlay e Amazon Alexa Auto; atualizações remotas; carregador sem fios para smartphone; cabos de carregamento Modo 2 e Modo 3; carregador de bordo de 22 kW; e jantes em liga leve de 19 polegadas.

OPCIONAIS Pintura metalizada (850 €); pintura 'Two Tone' (1.250 €); tejadilho panorâmico de abrir (1.500 €).

BANCOS DIANTEIROS BASTANTE CÓMODOS. ATRÁS SOBRA ESPAÇO EM TODAS AS COTAS PARA DOIS PASSAGEIROS

TABLIER MODERNO COM MONTAGEM RIGOROSA. CONSOANTE A POSIÇÃO DO VOLANTE, O PAINEL DE INSTRUMENTOS PODE FICAR "ESCONDIDO"

Consola central em posição elevada com os comandos (circular) da caixa de velocidades, dos modos de condução, da câmara de visão traseira...

1 2 3

1. O painel de instrumentos digital é completado por avisadores convencionais em ambos os lados. É pouco personalizável. **2.** Comando para acionar os modos de condução. **3.** Ecrã central enorme complementado por botões físicos para o áudio e outros táteis para a climatização. O sistema multimédia é extremamente simples, mas funciona bem.

EQUIPAMENTO

SÉRIE Airbags frontais, laterais (dianteiros) e de cortina; controlos de estabilidade e tração; Toyota Safety Sense; sistema de Pré-Colisão (PCS) com assistência de interseção; aviso de saída de faixa de rodagem com assistência na direção; reconhecimento de sinais de trânsito; assistência de condu ção inteligente; aviso de aproximação de veículo; alerta de ângulo morto; assistência ao arranque em subida; sistema de aviso de pressão dos pneus (TPWS); sensor da inclinação da viatura; cruise Control adaptativo; faróis de LED com nivelamento automático; sistema de máximos adaptativos; óticas traseiras em LED; câmara auxiliar traseira; sensores de estacionamento dianteiros e traseiros; sensores de chuva e luz; ar condicionado automático de duas zonas; retrovisores elétricos aquecidos; retrovisor interior electrocromático; travão de estacionamento eletrónico; acesso e arranque sem chave; bancos dianteiros aquecidos; banco do condutor com regulações elétricas da altura e profundidade; volante multifunções em pele; instrumentação TFT de 7"; sistema multimédia com ecrã tátil de 12,3", entradas USB, Bluetooth, navegação e assistente de voz inteligente; carregador sem fios para smartphone; chamada de emergência e-Call e jantes de liga leve de 18 polegadas;

OPCIONAIS Pintura metalizada (650 €); Wallbox AC (787 €; sem instalação).

BANCOS DIANTEIROS DE ESTILO MAIS DESPORTIVO. A HABITABILIDADE É LIGEIRAMENTE INFERIOR À DO ARIYA

FICHA TÉCNICA

TOYOTA BZ4X 2WD PREMIUM

TIPO DE MOTOR	Elétrico síncrono, dianteiro
POTÊNCIA	204 CV (150 kW)
BINÁRIO MÁXIMO	266 Nm
TRANSMISSÃO	Dianteira, caixa de relação única
BATERIA	Iões de lítio, 71,4 kWh
AUTONOMIA (WLTP)	436 km
TEMPO DE CARGA	6h30h a 11 kW (100%) 30m a 150 kW DC (10-80%)
V. MÁXIMA	160 km/h
ACELERAÇÃO	7,5 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO (WLTP)	14,7 kWh/100 km (misto)
EMISSÕES CO_2 (WLTP)	0 g/km
DIMENSÕES (C/L/A)	4.690 / 1.860 / 1.600 mm
PNEUS	235/60 R18
PESO	1.970 kg
BAGAGEIRA	452 l
PREÇO	51.690 € (c/ campanha)
GAMA DESDE	48.490 € (c/ campanha)
I.CIRCULAÇÃO (IUC)	0 €
LANÇAMENTO	Novembro de 2022

AVALIAÇÃO

PREÇO	✖✖✖ (3/5)
PRESTAÇÕES	✖✖✖ (3/5)
COMPORTAMENTO	✖✖✖✖ (4/5)
CONSUMO	✖✖✖✖ (4/5)

Carrega a um máximo de 11 kW em CA, metade do que o Ariya. Como contrapartida, em CC admite até 150 kW.

Neste caso, não existem versões "Long Range" (maior autonomia), que seria o apropriado para um modelo que "mergulha" a Toyota na esfera elétrica. Além disso, há uma mão-cheia de modelos semelhantes, sobretudo provenientes da China, que fazem muitos mais quilómetros com uma carga, pelo que o bZ4X precisa claramente de opções de maior alcance para os acompanhar. Por exemplo, o Ariya está disponível com variantes que anunciam mais de 500 km, soluções que acabam por complementar a gama e dar-lhe outros argumentos.

SENSÍVEL À UTILIZAÇÃO

Também ajudaria se a bateria do Toyota não fosse tão sensível às condições de utilização. Conduzir com o ar condicionado ligado ou desligado faz uma diferença de cerca de 50 km na autonomia estimada e, na verdade, um automóvel desta gama e com estas caraterísticas não se pode dar ao luxo de o condutor frio ou calor para evitar que o carro fique... "parado".

De igual forma, falta uma capacidade de carga da bateria mais rápida, solução que também não existe no Ariya. Mais concretamente, o bZ4X aceita picos de 150 kW em corrente contínua, enquanto o Nissan apenas chega aos 130. Como se pode imaginar, quando confrontados com viagens longas estas potências acabam por se tornar escassas e exigem paragens prolongadas e frequentes para recuperar a energia necessária para completar a viagem. Ou seja, quem quer ser referência tecnológica, tem de o ser a todos os níveis. ■

ÁLVARO RUIZ PAULO CALISTO

CONCLUSÃO

O Nissan acaba por ter preços mais competitivos do que os do bZ4X, o que juntamente com a sua dotação de série superior e melhor habitabilidade fazem dele um vencedor neste domínio. Ambos são bem construídos, sabem pisar e de fácil condução. No entanto, partilham a mesma debilidade: a autonomia real limitada.

Tanto as luzes exteriores como as interiores são completamente LED. Os faróis oferecem excelente iluminação.

No acabamento Premium, jantes de 18" de série. Na imagem, 20" nas cores cinzento metalizado e preto em pneus 235/50.

452 l

Apesar de ter apenas menos 14 litros que a do Nissan, a bagageira tem formas regulares e bom aproveitamento.

ÍCONES REEDITADOS

Começar de novo

Além da nostalgia que representa pensar que tudo no passado foi melhor, por vezes o setor automóvel rebobina para reeditar modelos que marcaram uma determinada época. Aqui reunimos alguns dos mais representativos que se vendem no mercado automóvel "moderno".

KARAM EL SHENAWY

Olhar o passado para construir o futuro. Uma máxima que muitos construtores de automóveis adotam com vigor... e rigor. Impulsionados pela eletrificação e, talvez, pelo facto de os tempos passados terem sido melhores, algumas marcas optaram por reeditar alguns dos seus modelos mais icónicos. Um dos últimos a surgir é o Renault 5 E-TECH, que representa um ponto de viragem para o emblema francês, uma vez que vai trazer consigo o Renault 4 e o Twingo reinventados.

O atrativo desta fórmula reside no facto de permitir às novas gerações desfrutar de carros que marcaram tempos passados. Para outros significa regressar aos seus anos de juventude, à época em que se estrearam nas lides de condução. Esta prática permite que certos modelos pareçam intemporais, mesmo que persigam a essência original e tenham de optar por novas silhuetas e, claro, novas tecnologias.

Os protagonistas deste dossier farão com que muitos se interessem por eles e que os mais nostálgicos olhem para trás recordando outras épocas, quem sabe para comprar um automóvel do passado... construído para o futuro. ■

Desde 17.537 €

FIAT 500

Não precisa de apresentação. O modelo que motorizou a Itália e se converteu no herdeiro do Topolino (na verdade, foi comercializado como Nuova 500) ressuscitou em 2007, estabelecendo um ponto de inflexão na forma de entender, uma vez mais, o conceito de citadino. Hoje em dia, o Fiat 500 está completamente eletrificado, quer mediante a declinação híbrida ligeira 500 Hybrid, quer através do 500e 100% elétrico. Este último foi desenvolvido a partir de uma folha em branco e, embora se mantenha fiel à estética e essência urbana, sofreu evoluções consideráveis. A começar por um sistema de propulsão com emissões zero. Proposto em duas versões, uma com 95 CV e 190 km de autonomia e outra de 118 CV e 320 km, também está disponível na carroçaria cabrio 500C e na denominada 3+1 (Trepiuno), com uma porta traseira mais pequena do lado esquerdo. Os preços oscilam entre os 17.537 € do 500 Hybrid e os 31.350 e do 500e Cabrio.

Do original produziram-se 18

0-100 km/h em 3 segundos

ALFA-ROMEO 33 STRADALE

Com uma produção limitada a 33 unidades para todo o mundo, e sob o lema "ouse sonhar", a Alfa Romeo fez renascer um dos seus maiores emblemas de todos os tempos: o 33 Stradale, cujo modelo original data de 1967. Esta reinterpretação moderna não foi concebida por Franco Scaglione, como o original, mas mantém-se fiel às traços iniciais para trazer de volta ao mercado as chamadas "fuoriserie", ou seja, carros feitos por encomenda. No caso do moderno e apelativo 33 Stradale, todas as unidades já foram vendidas por um preço desconhecido. Desconhecido é também quantos optaram pela versão V6 twin-turbo de 620 CV ou pela versão elétrica, cuja potência total cifra-se nos 720 CV.

RENAULT ALPINE

252 e 300 CV

A marca que Jean Rédelé fundou em 1955 quando lançou o seu primeiro modelo, o A106, ressurgiu em 2017 pelas mãos da Renault com o A110, um modelo que também fez parte do catálogo da Alpine de 1961 a 1978. Com um chassis monobloco em alumínio e um motor central traseiro, o A110 moderno foi um sucesso tal que todas as 1.955 unidades produzidas esgotaram nos primeiros cinco dias. Atualmente, a gama evoluiu e, após a renovação comercial de meio de ciclo de vida, oferece uma escolha de potências entre os 252 e os 300 CV, bem como os acabamentos GT, S, S Enstone Edition R e R Turini, alguns com alterações específicas de afinação do chassis.

V8 de 665 CV

ASTON MARTIN VANTAGE

É uma das designações mais antigas da casa de Gaydon, tendo sido utilizada pela primeira vez há 74 anos e marcado presença nos modelos DB2, DB4, DB5, V8 e DB7. Em 2005 foi introduzido como um nome independente sucedendo ao Virage. Recentemente apresentou-se numa nova geração, com desenho renovado e um motor V8 biturbo a gasolina com 4.0 litros fabricado artesanalmente; debita 665 CV e 800 Nm de binário máximo, cumpre os 0-100 km/h em 3,5 segundos e a velocidade máxima é de 325 km/h. Mais para a frente, está prevista a introdução de uma variante roadster.

Atualizado em 2022

CATERHAM SEVEN

Poucas coisas mudaram desde os anos 50 para este construtor britânico: continua a produzir praticamente o mesmo carro. Após alguns anos de ausência do nosso mercado, a Caterham regressou a Portugal pelas mãos da Caterham Cars Portugal, que permitia adquirir o Seven e o Super Seven. Contudo, e navegando pelo Facebook da empresa e até pelo site... parece que o sucesso da marca no nosso país voltou a cair por terra e está tudo desatualizado. O carro é praticamente igual ao Lotus Série 1 de 1957, com chassis tubular e carroçarias de 3,11 ou 3,30 metros, bem como motores tricilíndricos turbo de 660 cm3 e 86 CV e 2.0 de 173 CV.

FIAT 600

Desde 23.944 €

Juntamente com o 500, é outra das nomenclaturas históricas da Fiat: foi comercializado entre 1955 e 1969. Também foi produzido, sob licença, por outras marcas, sendo especialmente marcante no caso da SEAT, que o adotou para construir o mítico 600 que fazia mexer Espanha. Agora, 70 anos depois, a marca italiana ressuscitou--o e transformou-o num crossover compacto. Mede 4,17 metros de comprimento (contra os 3,22 do original, que grande mudança!) e partilha a plataforma, entre outros, com o Jeep Avenger. A gama é composta por mecânicas 100% elétrica (600e), com 156 CV e autonomia homologada de 400 km, ou híbrida ligeira com propulsor 1.2 turbo a gasolina e sistema de apoio elétrico de 48 volts, com 100 CV. Os preços variam entre os 23.944 € e os 36.350 €.

FORD BRONCO

Criado em 1966 como rival do Jeep CJ-5, e após seis gerações, é a primeira vez que o Bronco chega oficialmente a Portugal. E fá-lo com uma série limitada a algumas unidades repartidas pelos acabamentos Outer Banks e Badlands, ambos alimentados por um motor V6 de 2.7 litros com 335 CV e 565 Nm de binário máximo. Com uma estética que evoca o original, a Ford cristalizou nesta nova geração um dos 4x4 mais capazes; permite a remoção do tejadilho e até das portas. A oferta começa nos 130.552 € do Outer Banks, enquanto o Badlands arranca nos 138.007 €.

Carroçaria desmontável

Plataforma Volkswagen

FORD EXPLORER

Em 2020, e após várias décadas de ausência na Europa, a Ford voltou a comercializar o Explorer. Agora e como continuação da sua estratégia elétrica, a firma da oval azul segue a linha do Mustang Mach-E, convertendo o Explorer num crossover 100% elétrico. Será lançado no primeiro semestre do ano e comercializado apenas no Velho Continente, com potências que vão dos 170 aos 340 CV e uma autonomia máxima de 500 km. É produzido em parceria com a Volkswagen.

FORD MUSTANG

Uma das melhores decisões da Ford na última década foi trazer o Mustang para a Europa. Falamos do coupé (muscle car na sua conceção original) mais vendido do planeta. Este ano chega uma renovada geração, com as mesmas caraterísticas de sempre, mas com um novo design. Traz consigo um inédito motora gasolina 5.0 V8 com mais de 480 CV, e mantém as carroçarias coupé, ou Fastback, e descapotável. Como topos de gama surgem o Mustang Dark Horse, inspirado nas corridas, e o GTD de 800 CV.

Também em elétrico

125, 155 e 170 CV

FORD PUMA

O modelo original esteve no mercado durante 5 anos, o mesmo período que tem o atual crossover. A semelhança entre os dois não vai muito além do nome, embora hoje como ontem seja uma referência de dinamismo. Agora é um dos carros mais desejados do segmento B-SUV, sobretudo após a atualização recentemente revelada. Há rumores que apontam para uma próxima geração 100% elétrica. De momento, toda a sua gama é eletrificada, desde um esquema de hibridação ligeira que reduz o consumo e as emissões, até ao mais desportivo Puma ST (170 CV). Os preços partem nos 28.720 €, sem campanha.

INVICTA SPARTAN

Elétrico de 163 CV

O UAZ Hunter russo foi criado em 1997 como substituto do UAZ-469, um 4x4 militar utilizado pelo exército soviético que ganhou a reputação de poder circular em quase todo o lado e de ser fácil de reparar. Agora, o fabricante checo MW Motors pegou na base deste todo-o-terreno robusto e, com poucas alterações (pelo menos estéticas), transformou-o num veículo elétrico capaz de "executar as tarefas mais difíceis". A sua mecânica de emissões zero produz 163 CV e um binário máximo de 600 Nm, e é alimentada pela energia armazenada numa bateria de 62 kWh, que lhe permite homologar uma autonomiade 262 km. O seu sistema de tração integral envia a energia disponível para qualquer um dos dois eixos, dispondo ainda de uma caixa de redutoras.

JEEP WAGONEER S

Considerado por muitos como o primeiro SUV de luxo, o Jeep Wagoneer original foi comercializado entre 1963 e 1991 como um derivado exclusivo do Cherokee XJ. Agora, após três décadas de ausência, o topo de gama americano está de regresso graças à eletrificação. Será o segundo modelo de emissões zero da Jeep, depois do Avenger, e irá posicionar-se lado a lado com o Grand Cherokee, oferecendo uma mecânica com mais de 600 CV e baterias de 85 a 102 kWh, que lhe permitirão uma autonomia superiores a 600 km. Desenvolvido sobre a nova plataforma modular STLA Large do Grupo Stellantis, o novo Wagoneer S beneficiará de uma arquitetura de carregamento de 800 volts, capaz de uma carga rápida em menos de 30 minutos. A marca anunciou-o como um modelo global. A sua chegada ao nosso país está prevista para o próximo ano.

Mais de 600 CV

LAMBORGHINI COUNTACH

Apenas 112 unidades

Em 2023, a marca italiana celebrou o seu 60º aniversário, mas antes disso, mais concretamente em 2021, a casa de Sant'Agata Bolognese prestou homenagem a um dos seus modelos mais emblemáticos: o Countach. E fê-lo com o Countach LPI 800-4, uma reinterpretação do Countach vendido de 1974 a 1990. Falamos de uma série limitada a 112 unidades, animada por um tremendo propulsor a gasolina V12 atmosférico (sem turbo) que declara 780 CV, ao qual se junta outro motor elétrico de 34 CV alimentado por bateria de 48 volts. As suas prestações, excelentes: 0-100 km/h em 2,8 segundos. Cada um custou 3 milhões de euros.

LANCIA YPSILON

O ressurgimento da Lancia em diversos mercados europeus (estava à venda apenas em Itália) deu-se com o Ypsilon. Original de 1996, a nova geração (a quarta) dá uma volta de 180 graus; é um segmento B elétrico. Partilha a plataforma CMP com modelos contemporâneos da Stellantis, como o DS 3, Fiat 600, Jeep Avenger, Opel Corsa e Peugeot 208, e produz 156 CV, com uma autonomia oficial (bateria de 54 kWh brutos) de mais de 400 km. A sua estreia será com a edição especial Cassina, limitada a 1906 unidades (ano de fundação da marca), com um preço de 39.500 € em Itália. A gama incluirá uma versão a gasolina híbrida ligeira.

Elétrico com 156 CV

Carroçarias 90, 110 e 130

LAND ROVER DEFENDER

Em 2023, a marca italiana celebrou o seu 60º aniversário, mas antes disso, mais concretamente em 2021, a casa de Sant'Agata Bolognese prestou homenagem a um dos seus modelos mais emblemáticos: o Countach. E fê-lo com o Countach LPI 800-4, uma reinterpretação do Countach vendido de 1974 a 1990. Falamos de uma série limitada a 112 unidades, animada por um tremendo propulsor a gasolina V12 atmosférico (sem turbo) que declara 780 CV, ao qual se junta outro motor elétrico de 34 CV alimentado por bateria de 48 volts. As suas prestações, excelentes: 0-100 km/h em 2,8 segundos. Cada um custou 3 milhões de euros.

MERCEDES-BENZ CLASSE G

Outro dos todo-o-terreno puros por excelência está prestes a revelar um novo capítulo da sua história. À venda desde 1978, a marca da estrela prepara, por um lado, uma atualização do modelo atual, e por um outro uma inédita declinação totalmente elétrica baseada no concept car EQG. Anuncia as habituais excelentes capacidades off-road e, ao que tudo indica, terá quatro motores, um por roda, capazes até de o fazer girar sobre si mesmo para mudar de direção. Com 586 CV de potência máxima é o Classe G mais potente de todos.

Chega em 2025

MG

Fundada em 1924

Fundada em 1924, a MG Motor Europe possui um património que se estende por quase um século de história. As suas raízes estão profundamente enraizadas no seu primeiro modelo, o 14/28 Super Sports, uma obra-prima criada pelo emblemático Cecil Kimber. Em 2005, a empresa britânica desapareceu, para ressuscitar em 2021 graças ao apoio financeiro de um dos gigantes mundiais do setor automóvel: a chinesa SAIC (Shanghai Automotive Industries Corporation). Desde então, e com uma estratégia centrada principalmente na eletrificação, e mais concretamente na eletrificação a preços populares, a marca não tem feito outra coisa senão crescer. Atualmente, a sua gama é composta por 5 modelos, aos quais se juntarão este ano o Cyberster, um descapotável elétrico de dois lugares de alto desempenho, e o MG3, um utilitário híbrido. O seu objetivo é claro: democratizar a mobilidade, quer a combustão, quer, sobretudo, a elétrica.

2,52 m de comprimento

MICROLINO

O BMW Isetta foi um dos microcarros de maior sucesso nos anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial. Nascido da necessidade de uma mobilidade económica para percorrer curtas distâncias, triunfou em países como Espanha, Bélgica, Reino Unido, França e Alemanha. Em 2018, as empresas Micro e Eagle decidiram revivê-lo dando origem ao Microlino. O conceito é idêntico: um "mini-carro" de apenas 2,52 metros de comprimento com o caraterístico acesso frontal (apenas essa porta para os passageiros), 2 lugares e, agora, um motor elétrico de 25 CV para uma velocidade máxima de 90 km/h, com uma autonomia de 177 km. Deverá começar a ser vendido em Portugal muito em breve.

MINI 3P

2 versões elétricas

A par de modelos como o FIAT 500, as suas origens remontam ao final dos anos 50 (mais concretamente a 1959), quando foi criado e produzido pela British Motor Corporation. É, sem dúvida, o modelo mais representativo da Grã-Bretanha. Em 2001 foi sucedido pelo MINI Cooper, já sob chancela BMW, ao qual se seguiram quatro gerações, a última acabada de estrear. A MINI entrou num profundo processo de eletrificação que levou ao desenvolvimento de uma geração 100% elétrica com autonomias superiores a 400 km. Não obstante, e apesar de a marca querer chegar às emissões zero até ao final desta década, o seu modelo de maior renome acaba de confirmar alternativas de combustão (motores turbo a gasolina), com potências que vão dos 156 aos 204 CV. O que de momento parece estar excluído é a carroçaria de 5 portas, existente nos seus antecessores e no mais versátil Clubman. Os preços do novo MINI de 3 portas ou hatchback partem dos 34.800 € (versão elétrica).

MORGAN PLUS/PLUS FOUR

Fabricados manualmente

Fundada em 1909 por HFS Morgan, esta empresa familiar foi gerida pelo seu filho até 2003, altura em que Peter Morgan faleceu. Desde a sua criação, todos os seus carros foram montados à mão; o Runabout foi o primeiro modelo concebido. Com uma produção anual de cerca de 650 veículos, a lista de espera para cada unidade varia de um a dois anos. Atualmente, os modelos à venda são o Plus Four, o Plus Six e o Three Wheeler (este, como o nome indica com três rodas), desenvolvidos sobre uma nova plataforma de alumínio (o Three Wheeler tem chassis em aço tubular), com uma potência de 258 CV e 340 CV, respetivamente. Em 2022 foi lançada uma edição especial pensada para a aventura, o Plus CX-T, do qual foram produzidas apenas 8 unidades.

OPEL MANTA

O que inicialmente parecia ser um simples exercício de estilo está a caminho de se tornar uma realidade de produção. Sim, parece que a Opel vai desenvolver um Manta adaptado ao século XXI, com propulsão 100% elétrica e a mesma filosofia desportiva do coupé original, que foi comercializado entre 1970 e 1988. Embora ainda não existam dados confirmados, se o protótipo Manta GSe ElektroMOD servir de referência, o seu motor elétrico poderá gerar mais de 150 CV e ter uma autonomia superior a 300 km.

Está confirmado

RENAULT 4 E-TECH

É outro dos pilares da "Renaulution" iniciada com o Megane E-TECH e confirmada com o recém-apresentado 5 E-TECH. O lendário 4 regressará em 2025 como um SUV urbano, de dimensões semelhantes às do Captur. De momento, o protótipo que o antecipa sublinha o seu ar aventureiro e presta homenagem ao mítico evento Renault 4 Trophy que se realiza em Marrocos. Impulsionado por uma mecânica 100% elétrica do qual se desconhece o rendimento, o seu objetivo passa por ser comercializado a um preço aproximado a 30 mil euros.

Em 2025

RENAULT 5 E-TECH

Por menos de 25.000 €

Uma das lendas da Renault regressa à ação integrado na nova estratégia elétrica da marca. O construtor gaulês reproduziu fielmente o design do modelo original numa multiplicidade de caraterísticas e pormenores, porém dotando-o de toda carga tecnológica contemporânea. Como o R5 original, vigente entre 1972 e 1996, o seu objetivo não é outro senão o de democratizar a mobilidade, agora elétrica. Para isso, os seus responsáveis estabeleceram um preço inicial inferior a 25.000 € em mercados como o português. A escolha passa por motores de 92, 122 e 150 CV, e a sua autonomia máxima é de 400 km.

SMART #1/#3

Resultado da colaboração entre a Swatch e a Mercedes-Benz, a marca alemã revolucionou o conceito de mobilidade urbana no início deste século. O seu modelo mais emblemático foi o fortwo (em cima), de dimensões compactas para a cidade; na sua última fase era 100% elétrico e, recorde-se, havia versões de quatro portas e até coupés e roadsters de dois lugares. Também elétrica é a nova geração, desenvolvida sob a égide da marca chinesa Geely: os #1 (em baixo à direita) e #3 (esquerda, tipo coupé), desde 36.950 e 37.950 €, respetivamente, com 272 e 428 CV (duplo motor e tração integral).

ADN chinês

VOLKSWAGEN ID. BUZZ

Desde 52.125 €

O ID.Buzz ocupa um lugar simbólico no seio da gama Volkswagen, pois é considerado o sucessor do lendário T1, popularmente conhecido como Pão-de-Forma. Tal como o T1, apresenta um design inovador com rasgos vintage, mas numa perspetiva sustentável. De foco familiar, retoma do T1 elementos como o grande logótipo frontal e traseiro, muito comum na marca. Em termos mecânico aposta num sistema de propulsão elétrica de 204 CV com uma autonomia máxima superior a 400 km; o seu preço arranca nos 52.125 €. A VW propõe igualmente uma versão Cargo para uso comercial. Em 2024, a gama será alargada com um ID.Buzz de 7 lugares e até com uma versão GTX de perfil mais desportivo.

HISTÓRIA VIVA

A nostalgia é uma espécie de emoção que tende a funcionar no mundo automóvel, sobretudo para aqueles que valorizam e recordam esses caprichos da juventude que tiveram a sorte de conduzir. Por isso, para além da lista de modelos incluídos nestas páginas que, de alguma forma, voltaram à vida, há outros que nunca desapareceram. É o caso de autênticos ícones sobre rodas que nos acompanham há décadas, fazendo-nos desfrutar deles na maioria dos casos e, ao mesmo tempo, tornando-se numa demonstração da evolução técnica. Talvez um dos exemplos mais representativos seja o Porsche 911, um desportivo intemporal que encanta gerações há mais de 60 anos, desde o lançamento do seu precursor, o 356 (em baixo, cinzento); precisamente em 2024 celebra 6 décadas de saga. Outro símbolo é o Volkswagen Golf, que acaba de apresentar a sua geração 8.5, que poderá ser a última com motor de combustão. Em matéria de todo-o-terreno, aos Land Rover Defender e Mercedes-Benz Classe G, juntam-se o Jeep Wrangler e, claro, o Toyota Land Cruiser. E sem sair da marca japonesa, o Corolla leva mais de uma dúzia de gerações, convertendo-se no modelo mais vendido da história do automóvel, com mais de 50 milhões de unidades matriculadas. Por falar em longevidade, o Skoda Superb é outro que ocupa o lugar cimeiro, assim como o Honda Civic e até o Volkswagen Polo. Por fim, o SEAT Ibiza acaba de apagar 40 velas.

Volkswagen Golf

Porsche 911...

Jeep Wrangler

Guia de preços

Mais de 2.000 modelos

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
ABARTH								
595 Coupé	Euro NCAP: N.D							
595 1.4 T-Jet 145cv	23.852	1.368	145	7,2	154	210	7,8	185
F595 1.4 T-Jet 165cv	28.851	1.368	165	7,1	153	218	7,3	185
695 1.4 T-Jet 180cv	33.653	1.368	180	7,4	158	2225	6,7	185
Competizione 1.4 T-Jet 180cv	34.653	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
Esseesse 1.4 T-Jet 180cv	38.503	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
595 Cabrio	Euro NCAP: N.D							
595 1.4 T-Jet 145cv	26.330	1.368	145	7,4	157	210	7,8	185
F595 1.4 T-Jet 145cv	29.830	1.368	145	7,4	156	210	7,8	185
Turismo 1.4 T-Jet 165cv	32.530	1.368	165	7,3	155	218	7,3	185
Competizione 1.4 T-Jet 180cv	34.630	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
Esseesse 1.4 T-Jet 180cv	37.180	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
695 Coupé	Euro NCAP: N.D							
Esseesse 1.4 T-Jet 180cv	38.480	1.368	180	7,4	156	225	6,7	185
ALFA ROMEO								
Giulia	Euro NCAP: ★★★★★							
2.0 Turbo 280cv Q4 AT8 Super	59.550	1.995	280	7,6	173	240	5,2	480
2.9 V6 Biturbo AT8 Quadrifoglio	122.877	2.891	510	10,0	226	307	3,9	480
2.2 JTD 160cv AT8 Super	53.350	2.143	160	5,0	131	220	8,2	480
2.2 JTD Q4 AT8 Ti	63.350	2.143	210	5,5	144	235	6,8	480
Tonale	Euro NCAP: N.D.							
1.5 Hybrid 130cv Super FWD	38.343	1.469	130	5,9	135	195	9,9	500
1.5 Hybrid 130cv Edizione Special FWD	39.151	1.469	130	5,9	139	195	9,9	500
1.5 Hybrid 160cv Ti FWD	45.350	1.469	160	6,1	136	210	8,8	500
1.5 Hybrid 160cv Edizione Special FWD	41.128	1.469	160	6,1	139	210	8,8	500
1.5 Hybrid 160cv Edizione Special FWD	41.128	1.469	160	6,1	139	210	8,8	500
Plug-in Hybrid Q4 Edizione Special	51.799	1.332	280	1,4	32	206	6,2	385
Stelvio	Euro NCAP: ★★★★★							
2.0 Turbo Q4 AT8 Super	68.150	1.995	280	8,5	192	230	5,7	525
2.9 V6 Bi-Turbo AT8 Quadrifoglio	143.391	2.891	510	11,8	267	283	3,8	525
2.2 JTD AT8 Super	62.150	2.143	160	5,7	150	198	8,8	525
2.2 JTD Q6 AT8 Ti	72.150	2.143	210	6,1	159	216	6,6	525
ASTON MARTIN								
Vantage	Euro NCAP: N.D.							
4.7 V8 420cv Coupé	171.083	4.735	420	12,6	295	290	4,9	300
6.0 V12 Coupé	297.255	5.935	510	16,3	388	305	4,2	300
4.7 V8 420cv Roadster	184.613	4.735	420	12,6	295	290	4,9	144
6.0 V12 Roadster	320.010	5.935	510	16,3	388	305	4,2	144
Rapide	Euro NCAP: N.D.							
Rapide S 6.0 Touchtronic 2	265.605	5.935	470	14,9	355	296	5,2	317
Virage	Euro NCAP: N.D.							
Virage Coupé Touchtronic 2	268.850	5.935	490	15	349	299	4,6	184
Virage Volante Touchtronic 2	281.152	5.935	490	15	349	299	4,6	152
Vanquish	Euro NCAP: N.D.							
Vanquish 6.0 Coupe Touchtronic 2	343.258	5.935	565	14,4	335	300	4,1	-
AUDI								
A1	Euro NCAP: ★★★★★							
Sportback 25 TFSI 5p	25.712	999	95	5,5	124	186	10,9	335
Sportback 30 TFSI S Advanced 5p	29.436	999	110	5,6	127	203	9,4	335
allstreet 25 TFSI 5p	28.039	999	95	5,7	129	187	11,1	335
allstreet 30 TFSI S tronic 5p	31.010	999	110	6,2	141	198	9,9	335
A3	Euro NCAP: ★★★★★							
Sportback 30 TFSI Advanced	31.690	999	110	5,5	128	204	10,6	380
Sportback 30 TFSI S tronic Advanced	33.665	999	110	5,3	120	204	10,6	380
Sportback S3 TFSI quattro	65.217	1.984	310	8,1	183	250	4,8	325
Sportback 40 TFSIe	40.718	1.395	204	1,1	24	227	7,6	280
Sportback 45 TFSIe S Line	44.011	1.395	245	1,2	26	232	6,8	280
Sportback 30 TDI S tronic S Line	38.718	1.968	116	4,7	122	206	10,1	380
Limousine 30 TFSI S Line	33.418	999	110	5,4	124	210	10,6	425
Limousine 30 TDI S tronic S Line	40.060	1.968	116	4,5	119	210	10,1	425
A4	Euro NCAP: ★★★★★							
30 TDI S tronic	47.948	1.968	136	4,7	122	210	9,5	460
35 TDI S tronic	49.005	1.968	163	4,7	123	210	8,2	460
40 TDI S tronic	57.036	1.968	204	5,2	136	210	7,4	460
S4 TDI quattro	97.571	2.967	341	7,0	185	250	4,8	420
Avant 35 TDI S tronic S Line	57.195	1.968	163	4,9	128	210	8,5	495
Avant S4 TDI quattro	100.691	2.967	341	7,2	186	250	4,7	495
Avant RS4 TFSI quattro tiptronic	117.118	2.967	450	9,7	220	250	4,1	495
Allroad 40 TDI S tronic quattro	62.985	1.968	204	5,7	150	232	7,3	495
A5	Euro NCAP: N.D.							
Sportback 35 TDI S tronic S Line	59.993	1.968	163	4,8	129	210	8,4	465
Cabriolet 40 TDI S tronic S Line	68.711	1.968	204	5,8	152	243	7,6	370
A6	Euro NCAP: ★★★★★							
50 TFSIe quattro S Tronic	71.476	1.984	299	1,1	28	250	6,2	360
Avant 50 TFSIe quattro S Tronic	73.802	1.984	299	1,4	33	250	6,2	565
Avant 55 TFSIe quattro S Tronic	81.461	1.984	367	1,4	33	250	5,6	565
Avant RS6 TFSI tiptronic quattro	174.069	3.996	600	12,2	278	250	3,6	565
Avant RS6 TFSI quattro Performance	183.215	3.996	630	12,3	280	280	3,4	565
Avant 40 TDI S tronic	70.658	1.968	204	5,6	147	241	8,3	565
Avant S6 TDI tiptronic quattro	122.823	2.967	344	7,2	187	250	5,5	530
Allroad S tronic 40 TDI quattro	78.957	1.968	204	5,8	154	237	7,8	565
A7 Sportback	Euro NCAP: N.D.							
40 TDI S tronic	76.671	1.968	204	5,5	146	245	8,3	535
50 TFSIe quattro S tronic	84.475	1.984	299	1,3	30	250	6,3	380
55 TFSIe quattro S tronic	92.807	1.984	367	1,4	31	250	5,7	380
RS7 TFSI tiptronic quattro	183.866	3.996	600	12,1	278	250	3,6	535
RS7 TFSI tiptronic quattro performance	191.651	3.996	630	12,1	275	250	3,4	535
A8	Euro NCAP: N.D.							
S8 TFSI 4.0 V8 Tiptronic quattro	186.885	3.996	571	11,5	259	250	3,8	505
Q2	Euro NCAP: ★★★★★							
30 TFSI	33.109	999	110	5,8	130	197	11,2	405
35 TFSI S tronic	39.991	1.468	150	6,1	137	218	8,6	405
SQ2 2.0 TFSI S tronic quattro	55.515	1.984	301	8,3	188	250	4,9	355
30 TDI	34.531	1.968	116	4,7	124	202	9,9	405
Q3	Euro NCAP: ★★★★★							
35 TFSI	44.505	1.498	150	6,3	142	211	9,6	530
35 TFSI S tronic Advanced	48.869	1.498	150	6,3	147	211	9,6	530
45 TFSIe S tronic	52.078	1.395	245	1,3	30	210	7,3	380
35 TDI S tronic Advanced	52.382	1.968	150	5,0	137	207	9,2	530
Sportback 35 TFSI S tronic S Line	52.082	1.498	150	6,6	148	280	9,6	530
Sportback 45 TFSIe S tronic	55.513	1.395	245	1,4	31	210	7,3	380
Sportback 35 TDI S tronic S Line	55.623	1.968	150	5,0	132	205	9,3	530
Q5	Euro NCAP: ★★★★★							
50 TFSIe quattro S tronic S Line	70.456	1.984	299	1,6	35	239	6,1	465
35 TDI S tronic S Line MHEV	66.739	1.968	163	5,6	147	213	9,0	550
Sportback 50 TFSIe quattro S tronic	70.564	1.984	299	1,6	36	239	6,1	455
Sportback 35 TDI S tronic S Line MHEV	68.971	1.968	163	5,7	148	213	9,0	510
Q8	Euro NCAP: N.D.							
SQ8 TFSI quattro tiptronic	159.934	3.996	507	12,3	272	250	4,1	605
50 TDI quattro tiptronic MHEV	117.272	2.967	286	8,2	211	241	6,1	605
BENTLEY								
Continental	Euro NCAP: N.D.							
GT V8	249.177	3.996	550	11,8	275	318	4,0	358
GT W12	281.553	5.990	635	12,2	308	333	3,7	358
GT V8 Convertible	273.541	3.996	550	12,1	284	318	4,1	260
GT W12 Convertible	311.979	5.950	635	14,8	336	333	3,8	260
Flying Spur	Euro NCAP: N.D.							
V8	246.048	3.996	550	-	288	318	4,1	420
W12	297.725	5.950	635	14,8	337	333	3,8	420
Bentayga	Euro NCAP: N.D.							
V8	246.869	3.996	550	13,3	302	290	4,5	484
Mulsanne	Euro NCAP: N.D.							
Mulsanne Speed	432.164	6.750	537	-	365	305	4,9	443
BMW								
Série 1	Euro NCAP: ★★★★★							
118i Auto	32.540	1.499	140	6,5	140	213	8,5	380
M135i xDrive Auto	60.670	1.998	306	7,8	176	250	4,8	380
116d	30.680	1.496	116	4,5	118	200	10,3	380
118d Auto	39.260	1.995	150	4,9	128	216	8,4	380
120d Auto	43.800	1.995	190	4,9	130	231	7,3	380
Série 2	Euro NCAP: N.D.							
Active Tourer 216i	30.390	1.499	109	6,5	147	-	11,3	468
Active Tourer 218i	34.490	1.499	140	6,5	148	205	9,3	468
Active Tourer 225xe Auto	42.330	1.499	224	2,3	62	202	6,7	400
Active Tourer 216d	33.310	1.496	116	4,7	125	195	11,1	468
Active Tourer 218d	39.870	1.995	150	5,2	135	203	9,0	468
Active Tourer 220d Auto	46.280	1.995	190	5,4	140	214	7,6	468
Gran Tourer 216i	31.410	1.499	109	6,6	151	188	11,3	468
Gran Tourer 218i	35.380	1.499	140	6,7	155	205	9,2	468
Gran Tourer 216d	35.210	1.496	116	5,0	141	195	10,6	468
Gran Tourer 218d	40.680	1.995	150	5,3	147	208	8,9	468
Gran Tourer 220d Auto	47.690	1.995	190	5,6	155	227	7,6	468
Gran Coupé 218i Auto	36.500	1.499	140	6,1	140	215	8,7	430
Gran Coupé M235i xDrive Auto	61.000	1.998	306	7,6	172	250	4,9	430
Gran Coupé 216d Auto	39.000	1.496	116	4,6	120	200	10,3	430
Gran Coupé 218d Auto	43.000	1.995	150	-	120	-	-	430
Gran Coupé 220d Auto	47.000	1.995	190	5,0	131	235	7,5	430
Coupé 218i	37.140	1.499	136	7,2	163	210	8,8	390
Coupé M240i Auto	68.210	2.998	340	8,7	197	250	7,3	390
Coupé M240i xDrive Auto	73.670	2.998	340	9,3	211	250	4,4	390
Coupé M2 Competition	75.670	2.979	410	9,9	225	250	4,2	390
Coupé M2 CS	116.500	2.979	450	9,9	228	280	4,2	390
Coupé 218d Auto	44.430	1.995	150	5,3	140	210	8,3	390
Coupé 220d	46.180	1.995	190	5,5	145	230	7,2	390
Cabrio 218i	39.410	1.499	136	7,5	171	207	9,4	335
Cabrio M240i Auto	73.900	2.998	340	9,0	204	250	4,7	335
Cabrio M240i xDrive Auto	78.790	2.998	340	9,6	217	250	4,6	335
Cabrio 218d Auto	50.440	1.995	150	5,7	150	208	9,0	335
Cabrio 220d Auto	55.120	1.995	190	5,8	153	225	7,6	335
Série 3	Euro NCAP: ★★★★★							
320i Auto	45.180	1.998	184	6,3	143	240	7,1	480
330e Auto	53.500	1.998	252	1,3	30	230	6,0	480
M340i xDrive Auto	83.220	2.998	374	7,9	181	250	4,4	480
316d Auto 48V	44.000	1.995	122	4,8	118	-	-	480
318d Auto 48V	46.000	1.995	150	4,5	118	224	8,2	480
320d Auto 48V	48.920	1.995	190	4,6	122	240	6,8	480
330d Auto	67.200	2.993	265	5,8	150	250	5,5	480
M340d xDrive Auto 48V	79.630	2.993	340	6,2	155	250	4,6	480
Touring 320i Auto	46.660	1.998	184	6,5	152	230	7,5	500
Touring 330e Auto	55.000	1.998	292	1,4	31	230	5,9	410
Touring M340i xDrive Auto	84.30	2.998	374	8,0	186	250	4,5	500
Touring 316d Auto 48V	45.500	1.995	122	4,9	127	198	9,9	500
Touring 318d Auto 48V	47.500	1.995	150	4,9	127	210	8,7	500
Touring 320d Auto 48V	50.460	1.995	190	4,8	129	224	7,1	500
Touring 330d Auto	68.870	2.993	265	5,9	158	250	5,6	500
Touring M340d xDrive Auto 48V	80.870	2.993	340	6,4	160	250	4,8	500
Gran Turismo 320i Auto	51.780	1.998	184	7,7	176	230	8,1	520
Gran Turismo 330i Auto	57.800	1.998	252	8,3	180	250	6,1	520
Gran Turismo 340i Auto	71.200	2.998	326	8,8	195	250	5,1	520
Gran Turismo 318d Auto	52.360	1.995	150	5,9	157	210	9,4	520
Gran Turismo 320d Auto	56.210	1.995	190	5,8	163	230	7,9	520
Gran Turismo 330d Auto	80.110	2.993	258	6,7	178	250	5,7	520
Gran Turismo 335d xDrive Auto	85.970	2.993	313	7,1	186	250	4,9	520
Série 4	Euro NCAP: N.D.							
Coupé 420i Auto	59.050	1.998	184	6,3	179	236	7,3	445
Coupé 430i Auto	65.510	1.998	252	6,6	186	250	5,8	445
Coupé 440i Auto	83.420	2.998	326	8,5	197	250	5,0	445
Coupé 420d Auto	60.910	1.995	190	5,8	154	240	7,4	445
Coupé 430d Auto	88.120	2.993	258	6,8	179	250	5,5	445
Coupé 435d xDrive Auto	95.280	2.993	313	7,1	187	250	4,7	445
Gran Coupé 420i Auto	52.080	1.998	184	7,4	170	236	7,5	480
Gran Coupé 430i Auto	56.670	1.998	252	7,5	171	250	5,9	480
Gran Coupé 440i Auto	74.530	2.998	326	8,2	186	250	5,1	480
Gran Coupé 418d	51.190	1.995	150	5,5	146	213	9,1	480
Gran Coupé 420d Auto	54.930	1.995	190	5,7	149	240	7,6	480
Gran Coupé 430d Auto	80.690	2.993	258	6,7	175	250	5,6	480
Gran Coupé 435d xDrive Auto	88.050	2.993	313	7,0	184	250	4,8	480
Série 5	Euro NCAP: ★★★★★							
530e Auto	65.400	1.998	292	1,3	31	226	5,9	530
M5	150.000	4.395	600	11,0	251	250	3,4	530
520d Auto 48V	59.800	1.995	190	4,8	129	225	7,2	530
530d Auto 48V	72.900	2.993	286	5,1	135	250	5,6	530
540d xDrive Auto 48V	89.950	2.993	340	5,5	147	250	4,6	530
Touring 520d Auto 48V	62.600	1.995	190	4,7	134	230	7,6	570
Touring 530d Auto 48V	75.800	2.993	265	5,3	143	250	5,8	570
Touring 540d xDrive Auto	92.750	2.993	320	6,0	155	250	4,9	570
Série 6	Euro NCAP: N.D.							
Gran Turismo 620d Auto 48V	62.600	1.995	190	5,5	134	220	7,9	610
Gran Turismo 630d Auto 48V	75.800	2.993	286	5,7	143	250	6,1	610
Gran Turismo 630d xDrive Auto 48V	79.200	2.993	286	6,0	153	250	6,1	610
Gran Turismo 640 xDrive Auto 48V	92.750	2.993	340	6,2	155	250	5,3	610
Série 7	Euro NCAP: N.D.							
745e Auto	122.280	2.998	394	2,0	45	250	5,2	420
730d Auto 48V	123.000	2.993	286	5,6	147	250	6,1	515
740d xDrive Auto 48V	128.000	2.993	340	6,0	158	250	5,2	515
750d xDrive Auto	165.210	2.993	400	7,1	185	250	4,6	515
745Le xDrive Auto	124.580	2.998	394	2,3	53	250	5,3	420
750Li xDrive	174.150	4.395	530	10,6	251	250	4,1	515
M760Li xDrive	251.210	6.592	585	13,2	307	250	3,8	515
730Ld Auto 48V	126.000	2.993	265	5,7	148	250	6,2	515
740Ld xDrive Auto 48V	131.000	2.993	320	6,0	159	250	5,3	515
750Ld xDrive Auto	166.930	2.993	400	7,1	187	250	4,7	515
Série 8	Euro NCAP: N.D.							
Cabrio 840i Auto	129.180	2.998	340	8,2	186	250	5,3	350
Cabrio M850i xDrive Auto	165.920	4.395	530	11,4	261	250	3,9	350
Cabrio M8	219.630	4.395	600	11,1	255	250	3,4	350
Cabrio 840d xDrive Auto	146.550	2.993	320	6,8	177	250	5,2	350
Coupé 840i Auto	121.600	2.998	340	8,0	182	250	5,0	420
Coupé M850i xDrive Auto	157.790	4.395	530	11,2	257	250	3,7	420
Coupé M8	211.530	4.395	600	11,1	252	250	3,3	420
Coupé 840d xDrive Auto	138.520	2.993	320	6,6	173	250	4,9	420
Gran Coupé 840i Auto	118.200	2.998	340	8,1	185	250	5,2	440
Gran Coupé M850i xDrive Auto	155.050	4.395	530	11,5	262	250	3,9	440
Gran Coupé M8	208.630	4.395	600	11,1	255	250	3,9	440
Gran Coupé 840d xDrive Auto	135.660	2.993	320	6,8	178	250	5,1	440
Z4	Euro NCAP: N.D.							
sDrive20i	51.600	1.998	197	7,1	161	240	6,6	281
sDrive30i	57.000	1.998	258	7,3	1162	250	5,4	281
M40i	82.200	2.998	340	8,4	181	250	4,6	281
X1	Euro NCAP: ★★★★★							
sDrive18i	41.080	1.499	140	6,5	149	204	9,7	505
xDrive25e	49.350	1.499	220	1,7	39	193	6,9	450
sDrive16d	39.270	1.496	116	4,9	130	190	11,5	505
sDrive18d Auto	48.060	1.995	150	5,3	141	205	9,4	505
xDrive18d Auto	50.670	1.995	150	5,6	148	204	9,4	505
X2	Euro NCAP: ★★★★★							
sDrive18i	41.090	1.499	140	6,5	148	205	9,6	470
xDrive25e	51.500	1.499	220	1,7	38	195	6,8	410
M35i	67.850	1.998	306	7,9	184	250	4,9	470
sDrive16d	39.500	1.496	116	4,9	128	192	11,5	470
sDrive18d	46.470	1.995	150	5,0	133	207	9,3	470
xDrive18d	48.820	1.995	150	5,5	144	206	9,2	470
sDrive20d Auto	52.210	1.995	190	5,3	139	224	7,9	470
xDrive20d Auto	54.820	1.995	190	5,6	147	220	7,7	470
X3	Euro NCAP: ★★★★★							
xDrive20i Auto	62.850	1.998	184	7,7	176	210	8,3	550
xDrive30e	63.220	1.998	292	1,9	44	210	6,1	450
M	123.040	2.993	480	11,3	258	250	4,2	550
sDrive18d Auto 48V	56.000	1.995	150	5,4	143	200	9,4	550
xDrive20d Auto 48V	61.040	1.995	190	5,9	154	213	7,9	550
xDrive30d Auto 48V	73.000	2.993	286	6,9	161	240	5,8	550
M40d Auto 48V	81.000	2.993	340	7,1	173	250	4,9	550
X4	Euro NCAP: N.D.							
xDrive20i Auto	64.770	1.998	184	7,7	175	212	8,3	525
M	125.010	2.993	480	11,3	257	250	4,2	525
xDrive20d Auto 48V	63.050	1.995	190	5,8	153	212	7,9	525
xDrive30d Auto 48V	75.000	2.993	286	6,9	158	240	5,8	525

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
M40d Auto 48V	83.000	2.993	340	7,1	171	250	4,9	525
X5	Euro NCAP: ★★★★★							
xDrive40i Auto	95.470	2.998	340	10,0	193	243	5,5	650
xDrive45e Auto	88.250	2.998	394	1,7	39	235	5,6	500
M50i Auto	142.660	4.395	530	12,1	238	250	4,3	650
M	191.000	4.395	600	12,7	288	250	3,9	650
xDrive25d Auto	88.140	1.995	231	7,0	185	222	7,5	650
xDrive30d Auto 48V	90.000	2.993	286	7,5	175	250	6,5	650
xDrive40d Auto 48V	106.500	2.993	340	-	188	250	-	650
M50d Auto	137.370	2.993	400	8,3	218	250	5,2	650
X6	Euro NCAP: N.D.							
xDrive40i Auto	103.700	2.998	340	9,9	225	250	5,5	570
M50i Auto	148.620	4.395	530	12,0	274	250	4,3	570
M	194.720	4.395	600	12,4	282	250	3,9	570
xDrive30d Auto 48V	98.000	2.993	286	7,5	172	230	7,0	570
xDrive40d Auto 48V	114.200	2.993	340	-	187	250	-	570
M50d Auto	147.570	2.993	400	8,2	218	250	5,2	570
X7	Euro NCAP: N.D.							
xDrive40i Auto	119.910	2.998	340	11,2	250	245	6,1	326
M50i Auto	165.520	4.395	530	12,5	285	250	4,7	326
xDrive40d Auto 48V	121.000	2.993	340	-	204	245	8,9	326
M50d Auto	154.200	2.993	400	8,9	235	250	5,4	326
CITROËN								
C3	Euro NCAP: ★★★★							
1.2 PureTech 83 Feel Pack	14.716	1.199	83	5,4	123	169	13,3	300
1.2 PureTech 83 Shine	15.172	1.199	83	5,5	123	169	13,3	300
1.2 PureTech 110 C-Series	16.072	1.199	110	5,5	124	198	9,4	300
1.2 PureTech 110 Shine EAT6	17.572	1.199	110	5,9	133	193	10,0	300
1.5 BlueHDi 100 Feel Pack	19.002	1.499	100	4,3	111	188	10,2	300
1.5 BlueHDi 100 C-Series	19.802	1.499	100	4,3	112	188	10,2	300
C3 Aircross	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 110 Feel	19.307	1.199	110	5,8	132	183	10,1	410
1.2 PureTech 130 EAT6 C-Series	24.107	1.199	130	6,2	140	195	10,3	410
1.5 BlueHDi 110 Feel	21.817	1.499	110	4,6	121	184	10,8	410
1.5 BlueHDi 120 EAT8 C-Series	27.007	1.499	120	5,0	132	188	10,1	410
C4	Euro NCAP: N.D.							
1.2 Puretech 100 Feel	23.607	1.199	100	-	133	-	-	380
1.2 Puretech 130 Feel	24.908	1.199	130	5,3	120	200	8,9	380
1.2 Puretech 130 EAT8 Feel Pack	28.106	1.199	130	5,7	130	200	9,4	380
1.2 Puretech 155 EAT8 Shine Pack	33.107	1.199	155	6,2	141	208	8,5	380
1.5 BlueHDi 110 Feel	27.707	1.499	110	-	125	-	-	380
1.5 BlueHDi 130 Feel	30.508	1.499	130	4,5	118	206	9,5	380
100% électric 136 Auto Feel	37.607	-	136	-	0	150	9,4	380
C5 Aircross	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 130 Live Pack	31.212	1.199	130	6,2	140	195	10,5	580
Hybrid 225 EAT8 Feel	43.417	1.598	225	1,4	31	225	8,9	460
1.5 BlueHDi 130 LivePack	34.907	1.499	130	4,9	129	189	10,4	580
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Feel	36.682	1.499	130	5,2	136	189	10,6	580
C5 X	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 130 EAT8 Feel	34.907	1.199	130	6,0	136	210	10,4	545
1.2 PureTech 130 EAT8 Feel Pack	37.357	1.199	130	6,0	135	210	10,4	545
1.6 PureTech 180 EAT8 Shine	44.207	1.598	180	6,5	147	230	8,1	545
Hybrid 225 EAT8 Shine	45.203	1.598	225	1,3	29	233	7,8	485
Grand C4 Space Tourer	Euro NCAP: ★★★★★							
1.2 PureTech 130 S&S C-Series	24.348	1.199	130	6,2	139	200	9,8	575
1.5 BlueHDi 130 S&S Feel	29.898	1.499	130	4,9	128	198	10,7	575
Berlingo	Euro NCAP: N.D.							
1.2 PureTech 110 Feel	17.625	1.119	110	6,4	145	170	11,5	597
1.2 PureTech 130 EAT8 Shine Pack	22.125	1.119	130	6,8	154	200	10,7	597
1.5 BlueHDi 100 Feel	22.075	1.499	100	5,1	135	172	12,3	597
1.5 BlueHDi 130 Shine Pack	25.225	1.499	130	5,3	138	185	10,3	597
CUPRA								
Leon	Euro NCAP: N.D.							
1.5 TSI 150 CV	38.871	1.498	150	6,0	134	214	8,7	380
1.5 eTSI 150 CV DSG	38.263	1.498	150	6,0	134	214	8,7	380
1.4 e-Hybrid 204 CV MID PHEV	46.259	1.395	204	1,1	26	220	7,5	270
1.4 e-Hybrid 245 CV VZ PHEV	46.781	1.395	245	1,3	29	225	6,7	270
2.0 TDI MID	39.245	1.968	150	-	119	212	9,1	380
SportsTourer 1.5 TSI MID	37.335	1.498	150	6,1	136	216	8,9	620
SportsTourer 1.5 TSI DSG MID	39.734	1.498	150	6,1	136	216	8,9	620
SportsTourer 1.4 e-Hybrid DSG MID	46.708	1.395	204	1,1	27	220	7,7	470
SportsTourer 1.4 e-Hybrid DSG VZ	48.119	1.395	245	1,4	29	225	7,0	470
SportsTourer 2.0 TDI MID	41.320	1.968	150	-	136	213	9,4	620
Formentor	Euro NCAP: N.D.							
1.5 TSI 150 CV	38.059	1.498	150	6,4	143	204	8,9	450
1.5 TSI 150 CV DSG	40.760	1.498	150	6,7	151	203	8,9	450
2.0 TSI DSG VZ	50.010	1.984	245	7,7	173	238	6,8	450
2.0 TSI DSG 4Drive VZ	55.795	1.984	310	8,2	192	250	4,9	420
2.5 TSI DSG 4Drive VZ5	84.484	2.480	390	10,1	230	250	4,2	420
1.4 E-Hybrid 204 CV DSG	46.921	1.395	204	1,4	27	205	7,8	345
1.4 E-Hybrid 245 CV DSG VZ	52.840	1.395	245	1,5	33	210	7,0	345
2.0 TDI	41.399	1.968	150	5,9	127	203	8,6	450
Ateca	Euro NCAP: N.D.							
2.0 TSI DSG 4Drive	66.375	1.984	300	8,7	202	247	4,9	485
DACIA								
Sandero	Euro NCAP: ★★★							
SCe 65 Essential	10.500	999	65	5,3	120	158	16,7	328
TCe 90 Comfort	14.200	999	90	5,3	119	178	11,7	328
TCe 90 CVT Comfort	15.500	999	90	5,8	131	175	11,9	328
TCe 100 Bi-Fuel Essential	12.700	999	100	7,0	108	183	11,6	328
Steoway TCe 90 Essential	14.050	999	90	5,6	127	172	12,0	328
Stepway TCe 90 CVT Comfort	16.600	999	90	6,2	140	163	14,2	328
Stepway TCe 100 Bi-Fuel	14.500	999	100	7,4	115	177	11,9	328
Jogger	Euro NCAP: N.D.							
TCe 110 Essential 5 lug.	15.400	999	110	5,7	128	185	10,5	708
TCe Eco-G 100 Bi-Fuel Essential 5 lug.	14.900	999	100	7,6	120	175	13,0	708
TCe 110 Essential 7 lug.	16.150	999	110	5,7	128	185	10,5	565

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
TCe Eco-G 100 Bi-Fuel Essential 7 lug.	15.650	999	100	7,6	120	175	13,0	565
Hybrid 140 Extreme 7 Lug.	28.850	1.598	140	4,9	110	167	10,1	595
Duster	Euro NCAP: ★★★							
TCe 90 4x2 Essential	15.100	999	90	6,2	140	-	-	445
TCe 130 4x2 Comfort	19.200	1.333	130	6,1	140	193	10,6	445
Eco-G 100 Bi-Fuel 4x2 Comfort	17.550	999	100	6,9	126	168	13,8	445
TCe 150 EDC 4x2 Prestige	22.600	1.333	150	6,2	141	199	9,7	445
BluedCi 115 4x2 Comfort	21.300	1.461	115	4,8	126	183	10,2	445
BluedCi 115 4x4 Comfort	23.500	1.461	115	5,3	139	175	10,3	445
DS								
DS 3	Euro NCAP: N.D.							
PureTech 100	32.025	1.199	100	5,5	129	181	10,9	350
PureTech 130 EAT8	34.875	1.199	130	6,0	135	196	10,5	350
BlueHDi 130 EAT8	37.615	1.499	130	5,1	133	196	10,5	350
DS 4	Euro NCAP: N.D.							
1.2 PureTech 130 EAT8 Bastille +	30.980	1.199	130	6,0	137	210	-	430
1.6 PureTech 180 EAT8 Performance Line	36.980	1.598	180	6,5	148	230	8,0	430
1.2 PureTech 130 EAT8 Rivoli Cross	40.280	1.199	130	6,0	137	210	-	430
1.6 PureTech 225 EAT8 Rivoli Cross	45.880	1.598	225	6,6	149	235	7,9	430
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Bastille +	34.780	1.499	130	4,8	127	203	10,9	430
PHEV E-Tense 225 Bastille +	38.900	1.598	225	1,3	29	233	7,7	390
DS 7	Euro NCAP: ★★★★★							
1.6 PureTech 180 EAT8 Perform. Line	44.542	1.598	180	7,0	174	220	8,9	555
1.6 PureTech 225 EAT8 Perform. Line	47.693	1.598	225	7,4	183	236	8,3	555
1.5 BlueHDi 130 Be Chic	42.313	1.499	130	5,5	140	194	10,8	555
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Be Chic	43.408	1.499	130	5,4	137	195	10,7	555
2.0 BlueHDi 180 EAT8 Be Chic	58.548	1.997	180	6,6	173	218	9,4	555
E-Tense 4x4 1.6 Puretech 225 EAT8	53.800	1.598	300	1,4	31	220	6,5	555
DS 9	Euro NCAP: N.D.							
E-Tense 225 250	68.335	1.598	250	1,0	22	240	8,1	510
E-Tense 4x4 360	81.485	1.598	360	1,5	35	250	5,6	510
FERRARI								
F12 Berlinetta	Euro NCAP: N.D.							
F12 Berlinetta 6.3 V12	342.183	6.262	740	15	350	340	3,1	-
La Ferrari	Euro NCAP: N.D.							
6.3 V12	1.288.227	6.262	800	-	330	350	3,0	-
FIAT								
Panda	Euro NCAP: N.D.							
1.0 Hybrid	15.672	999	70	5,1	109	155	14,7	225
1.0 Hybrid City Cross	16.673	999	70	5,2	113	155	14,7	225
1.2 69cv GPL City Life	18.277	1.242	69	6,6	137	155	14,8	225
500	Euro NCAP: ★★★							
1.0 Hybrid Club	19.102	999	70	5,3	105	167	13,8	185
1.0 Hybrid Dolce Vita	19.852	999	70	5,3	106	167	13,8	185
500C	Euro NCAP: ★★★							
1.0 Hybrid Club	21.902	999	70	5,3	108	167	13,8	185
1.0 Hybrid Dolce Vita	22.652	999	70	5,2	109	167	13,8	185
500X	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 Turbo 120cv Club	23.060	999	120	6,6	142	188	10,9	350
1.5 MHEV 130 cv DCT Club	31.077	1.468	131	5,6	128	194	9,4	350
1.3 Multijet 95cv Club	26.910	1.248	95	5,1	121	172	12,9	350
1.0 Turbo 120cv Cross	23.960	999	120	6,7	142	188	10,9	350
1.5 MHEV 130 cv DCT Cross	31.977	1.468	131	5,6	128	194	9,4	350
1.3 Multijet 95cv Cross	27.810	1.248	95	5,1	130	172	12,9	350
Tipo	Euro NCAP: ★★★							
1.0 GSE T3 100cv Tipo 5p	21.829	999	100	5,6	126	192	11,8	440
1.0 GSE T3 100cv Cross 5p	25.329	999	100	5,7	129	183	12,2	440
1.3 Multijet 95cv Tipo 5p	24.933	1.248	95	4,3	114	181	13,3	440
1.3 Multijet 95cv Cross 5p	28.434	1.248	95	4,4	117	178	13,7	440
1.6 Multijet 130cv City Life 5p	29.358	1.598	130	4,5	119	208	9,8	440
1.6 Multijet 130cv Cross 5p	31.110	1.598	130	4,6	121	200	10,5	440
1.5 GSE MHEV 130cv DCT City Life	32.846	1.469	130	5,1	116	207	8,8	440
1.5 GSE MHEV 130cv DCT Cross	34.596	1.469	130	5,1	119	207	8,8	440
SW 1.0 GSE 100cv Tipo	23.329	999	100	5,6	126	191	12,0	550
SW 1.3 Multijet 95cv Tipo	26.433	1.248	95	4,3	114	181	13,3	550
SW 1.6 Multijet 130cv City Life	30.858	1.598	130	4,6	120	207	10,1	550
SW 1.5 GSE MHEV 130cv DCT City Life	34.346	1.469	130	5,1	117	206	9,1	550
FORD								
Fiesta	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 T EcoBoost ST-Line 3p	18.535	998	100	4,7	108	183	10,6	290
1.0 T EcoBoost 125 ST Line 3p	19.297	998	125	4,3	108	196	9,4	290
1.5 T EcoBoost ST 3p	29.153	1.497	200	6,0	136	232	6,5	290
1.1 Ti-VCT 85 Business 5p	17.387	1.084	85	6,0	134	170	14,0	303
1.0 T EcoBoost ST-Line 5p	19.101	998	100	5,8	130	183	10,6	303
1.0 T EcoBoost 125 ST Line 5p	19.863	998	125	5,8	130	196	9,4	303
1.0 T EcoBoost 140 ST Line 5p	20.328	998	140	5,8	131	201	9,0	303
1.5 Ecoboost ST 5p	29.397	1.497	200	7,0	158	232	6,5	303
1.5 TDCI Business 5p	21.991	1.499	85	4,9	128	175	12,5	303
1.5 TDCI Vignale 5p	26.066	1.499	120	5,0	130	195	9,0	303
Active 1.0 EcoBoost 5p	18.438	998	85	6,1	137	170	12,3	311
Active 1.0 EcoBoost 5p	18.875	998	100	6,0	134	181	11,0	311
Active+ 1.0 EcoBoost 5p	21.372	998	125	6,0	135	191	10,4	311
Active+ 1.5 TDCi 5p	25.206	1.499	85	5,3	138	170	12,6	311
Ecosport	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 EcoBoost 100 Business Edition	21.479	998	100	6,5	145	-	-	334
1.0 EcoBoost 125 Titanium Plus	22.391	998	125	6,4	144	180	12,7	334
1.0 EcoBoost 140 ST Line Plus	24.862	998	140	6,5	147	188	11,8	334
1.5 TDCi Business Edition	26.146	1.499	100	5,4	132	160	14,0	334
Puma	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 EcoBoost Hybrid 125	23.410	999	125	5,4	124	191	9,8	401
1.0 EcoBoost Hybrid 155	24.346	999	155	5,5	126	205	9,0	401
Focus	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 EcoBoost 100 Business 5p	21.876	999	100	5,6	126	186	12,1	375
1.0 EcoBoost 125 Business 5p	22.924	999	125	5,7	128	200	10,0	375
ST 2.3 Ecoboost	41.728	2.261	280	7,9	179	250	5,7	375
1.5 TDCi Business 5p	26.901	1.500	120	4,5	118	196	10,0	375

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
2.0 TDCi ST-Line 5p	34.050	1.996	150	4,9	129	210	8,5	375
SW 1.0 EcoBoost 100 Business	22.931	999	100	5,7	129	184	12,5	608
SW 1.0 EcoBoost 125 Business	23.955	999	125	5,8	130	198	10,3	608
SW 1.5 TDCi Business	27.979	1.500	120	4,7	121	194	10,3	608
SW 2.0 TDCi ST-Line 5p	35.208	1.996	150	5,1	131	208	8,7	608
Kuga	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 Ecoboost 120 4x2 ST-Line	33.368	1.498	120	8,3	184	180	12,5	456
1.5 Ecoboost 150 4x2 ST-Line	34.346	1.498	150	8,3	184	195	9,7	456
1.5 Ecoboost 176 4x4 Auto ST-Line	45.679	1.498	176	9,6	219	-	-	456
1.5 TDCi 120 4x2 Business	37.130	1.499	120	6,2	163	173	12,7	456
2.0 TDCi 150 4x2 ST-Line	54.437	1.997	150	7,3	192	194	10,1	456
2.0 TDCi 180 4x4 Powershift ST-Line	58.830	1.997	180	7,5	196	202	9,2	456
S-Max	Euro NCAP: ★★★★★							
2.0 TDCi 150 Titanium	42.791	1.997	150	6,1	160	198	10,8	630
2.0 TDCi 190 ST-Line	49.048	1.997	190	6,3	170	206	9,9	630
2.0 TDCi Bi-turbo 240 ST-Line	54.946	1.997	240	6,7	175	-	-	630
Mustang	Euro NCAP: N.D.							
Fastback 2.3 Ecoboost	55.455	2.261	290	9,0	206	233	5,8	408
Fastback GT 5.0 TI-VCT V8	90.768	4.951	450	12,4	270	249	4,6	408
Convertible 2.3 Ecoboost	60.362	2.261	290	9,1	212	233	6,0	332
Convertible GT 5.0 TI-VCT V8	95.307	4.951	450	12,8	275	249	4,8	332
Bullit Fastback GT 5.0 TI-VCT V8	96.204	4.951	459	12,4	270	263	4,6	408
Tourneo Connect	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 Ecoboost 100 Titanium	22.601	999	100	7,0	157	-	-	-
1.5 TDCi 100 Titanium	27.782	1.498	100	5,5	151	169	13,4	-
HONDA								
Jazz	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 i-MMD Híbrido CVT Executive	29.850	1.498	98	4,6	104	175	9,5	304
Crosstar1.5 i-MMD Híbrido CVT Executive	33.225	1.498	98	4,8	110	173	9,9	298
Civic	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 i-VTEC Turbo Comfort 5p	24.260	998	129	5,9	134	207	10,8	478
1.0 i-VTEC Turbo Elegance 5p	27.145	998	129	6,1	137	205	10,9	478
1.0 i-VTEC Turbo CVT Elegance 5p	28.500	998	129	6,5	147	200	10,7	478
1.5 i-VTEC Sport Plus 5p	34.250	1.498	182	6,1	139	220	8,3	478
2.0 i-VTEC Type R S 5p	52.190	1.996	320	8,5	193	270	5,8	420
HR-V	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 HEV Elegance	33.160	1.498	131	5,4	122	170	10,6	319
1.5 HEV Advance	36.160	1.498	131	5,4	122	170	10,6	319
CR-V	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 i-VTEC 2WD Elegance	38.545	1.498	173	7,4	167	211	9,3	561
2.0 i-MMD 2WD CVT Elegance	46.360	1.993	184	6,9	156	180	8,8	497
HYUNDAI								
i10	Euro NCAP: ★★★★							
1.0 MPi Comfort	15.610	998	67	5,2	119	156	15,2	252
1.0 T-GDI N-Line	18.085	998	100	5,4	123	185	10,5	252
i20	Euro NCAP: ★★★★							
1.2 MPi Comfort	17.700	1.197	84	5,2	120	173	13,1	352
1.0 T-GDi Style	19.305	998	100	5,4	122	188	10,4	352
1.0 T-GDi DCT Style	20.900	998	100	5,2	125	185	11,4	352
N 1.6 T-GDi Performance Pack	33.000	1.591	204	7,0	158	230	6,2	352
i30	Euro NCAP: ★★★★							
1.0 TGDi Style 5p	23.500	998	120	6,0	137	196	11,2	395
1.0 TGDi N-Line 5p	26.500	998	120	6,0	137	196	11,2	395
1.0 TGDi DCT N-Line 5p	28.400	998	120	6,4	144	196	11,2	395
1.6 CRDi 48v Style 5p	30.357	1.598	136	5,3	138	200	11,2	395
1.6 CRDi 48v DCT N-Line 5p	35.606	1.598	136	5,1	134	200	11,2	395
N 2.0 T-GDI DCT Performance Pack 5p	50.400	1.998	280	8,4	191	250	5,4	395
1.0 TGDi N-Line 4p	26.500	998	120	5,3	121	196	11,4	450
N 2.0 T-GDI DCT Performance Pack 4p	50.400	1.598	280	8,4	191	250	5,4	436
SW 1.0 TGDi Style 5p	24.500	998	120	6,2	141	196	11,4	602
SW 1.0 TGDi N-Line 5p	27.500	998	120	6,2	141	196	11,4	602
SW 1.0 TGDi DCT N-Line 5p	29.400	998	120	6,4	144	196	11,4	602
SW 1.6 CRDi 48v Style 5p	33.296	1.598	136	5,2	138	200	10,4	602
SW 1.6 CRDi 48v N-Line 5p	35.793	1.598	136	5,2	138	200	10,4	602
SW 1.6 CRDi 48v DCT N-Line 5p	37.577	1.598	136	5,1	134	200	10,4	602
Ioniq	Euro NCAP: ★★★★★							
HEV 1.6 GDi 6DCT	31.900	1.580	141	4,5	102	185	10,8	456
PHEV 1.6 GDi 6DCT	39.175	1.580	141	1,1	26	178	10,6	341
Bayon	Euro NCAP: N.D.							
1.0 T-GDi Premium	20.950	998	100	5,4	122	183	10,7	411
1.0 T-GDi DCT Premium	22.550	998	100	5,3	122	180	11,7	411
Kauai	Euro NCAP: ★★★★							
1.0 T-GDi Premium	22.500	998	120	5,4	120	181	12,0	361
1.0 T-GDi N Line	24.400	998	120	5,4	120	181	12,0	361
HEV 1.6 GDi Premium	29.475	1.580	141	4,9	112	161	11,0	374
N 2.0 T-GDI Performance Pack	47.800	1.998	280	8,5	194	240	5,5	361
1.6 CRDi 48V N Line	31.475	1.598	136	4,3	112	190	10,3	361
Tucson	Euro NCAP: ★★★★★							
1.6 TGDi Premium	32.550	1.598	150	6,7	151	189	10,3	620
1.6 CRDi 115 CV Premium	37.250	1.598	115	5,2	135	175	12,1	598
1.6 CRDi 48V 136 CV DCT Premium	39.600	1.598	136	4,9	129	180	11,4	546
HEV 1.6 TGDI AT Premium	40.500	1.598	230	5,6	127	193	8,0	616
PHEV 1.6 TGDI AT Premium	45.700	1.598	265	1,4	31	190	8,6	558
Santa Fe	Euro NCAP: ★★★★★							
2.2d 8DCT Vanguard	59.950	2.151	202	6,3	165	205	9,0	571
1.6 HEV Vanguard	60.475	1.598	230	6,7	153	187	8,9	571
1.6 PHEV Vanguard	65.900	1.598	265	1,6	37	187	8,8	571
JAGUAR								
XE	Euro NCAP: ★★★★							
2.0 i4 200 Auto RWD Pure	48.245	1.997	200	7,2	162	230	7,6	455
2.0 i4 250 Auto RWD Pure	50.973	1.997	250	7,2	162	250	6,5	455
2.0 D i4 163 RWD Pure	48.188	1.999	163	4,8	124	227	9,4	455
2.0 D i4 180 RWD Pure	50.072	1.999	180	4,9	134	231	8,3	455
2.0 D i4 240 Auto AWD Pure	64.215	1.999	240	5,8	156	250	6,5	455
XF	Euro NCAP: ★★★★							
2.0 i4 250 Auto RWD Pure	60.840	1.997	250	7,4	166	244	6,7	540
2.0 D i4 163 RWD Pure	54.083	1.999	163	4,9	129	229	9,8	540

GUIA DE PREÇOS

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
2.0 D i4 180 RWD Pure	55.841	1.999	180	5,1	131	230	9,2	540
2.0 D i4 240 Auto AWD Pure	70.454	1.999	240	5,9	155	246	6,9	540
3.0 D TDV6 300 Auto RWD Prestige	87.150	1.999	300	6,0	157	250	6,4	540
Sportbrake 2.0 i4 250 Auto RWD Pure	63.653	1.997	250	7,6	170	241	6,9	565
Sportbrake 2.0 D i4 163 RWD Pure	58.043	1.999	163	5,2	139	219	10,0	565
Sportbrake 2.0 D i4 180 Auto RWD Pure	63.494	1.999	180	5,4	143	221	8,5	565
Sbrake 2.0 D i4 240 Auto AWD Prestige	77.231	1.999	240	6,1	160	241	7,0	565
Sportbrake 3.0 D TDV6 Auto RWD Sport	99.423	1.999	300	6,1	164	250	6,6	565
F-Type	**Euro NCAP: N.D.**							
Convertible 2.0 I4 300 Auto RWD	79.326	1.997	300	7,9	179	250	5,7	207
Convertible 3.0 V6 340 RWD	106.474	2.995	340	10,7	234	260	5,7	207
Convertible 5.0 V8 550 Auto AWD R	174.075	5.000	550	11,1	249	300	4,1	207
Convertible 5.0 V8 575 Auto AWD SVR	198.041	5.000	575	11,3	249	322	3,7	207
Coupé 2.0 I4 300 Auto RWD	72.129	1.997	300	7,9	179	250	5,7	310
Coupé 3.0 V6 340 RWD	99.226	2.995	340	10,7	234	260	5,7	310
Coupé 5.0 V8 550 Auto AWD R	166.872	5.000	550	11,1	249	300	4,1	310
Coupé 5.0 V8 575 Auto AWD SVR	190.792	5.000	575	11,3	249	314	3,7	310
XJ	**Euro NCAP: N.D.**							
3.0 V6 Diesel SWB Luxury	118.186	2.993	300	7,0	184	250	6,2	520
3.0 V6 Diesel LWB Portfolio	133.229	2.993	300	7,0	185	250	6,2	520
E-PACE	**Euro NCAP: N.D.**							
2.0 i4 200 Auto ADW Standard	52.471	1.998	200	8,2	182	216	8,2	577
2.0 i4 249 Auto ADW Standard	55.860	1.998	249	8,2	185	230	7,1	577
2.0 i4 300 Auto ADW S	68.727	1.998	300	8,5	199	243	6,5	577
2.0 D i4 150 FDW Standard	49.311	1.999	150	5,3	143	199	10,1	577
2.0 D i4 180 AWD Standard	55.407	1.999	180	5,8	149	207	9,9	577
2.0 D i4 240 AWD S	79.977	1.999	180	6,9	175	224	7,4	577
F-PACE	**Euro NCAP: N.D.**							
2.0 i4 250 Auto AWD Pure	65.967	1.997	250	8,3	179	217	7,0	650
2.0 i4 300 Auto AWD Pure	70.109	1.997	300	8,1	182	233	6,1	650
5.0 V8 550 Auto AWD SVR	154.589	5.000	550	11,9	272	283	4,3	650
2.0 D i4 163 RWD Pure	60.074	1.999	163	5,6	145	195	10,2	650
2.0 D i4 180 Auto RWD Pure	64.813	1.999	180	6,5	152	208	8,6	650
2.0 D i4 240 Auto AWD Pure	77.418	1.999	240	6,5	163	217	7,2	650
3.0 D V6 TD 300 Auto AWD Pure	88.871	1.999	300	6,5	170	241	6,4	650
JEEP								
Renegade	**Euro NCAP: N.D.**							
1.5 e-Hybrid 48V 130cv DCT Longitude	32.038	1.468	130	5,6	126	188	9,5	351
4Xe Plug-in Hybrid Limited	41.600	1.332	190	1,7	39	182	7,5	330
Compass	**Euro NCAP: N.D.**							
1.5 e-Hybrid 48V 130cv DCT Longitude	37.600	1.468	130	5,7	128	193	10,0	424
4Xe Plug-in Hybrid Night Eagle	46.900	1.332	190	1,9	43	183	7,9	420
Grand Cherokee	**Euro NCAP: N.D.**							
2.0 Plug in Hybrid 4Xe Summit Reserve	103.500	1.995	380	2,6	60	210	6,3	533
Wrangler	**Euro NCAP: N.D.**							
2.0 Plug in Hybrid 380cv 4Xe Sahara	83.400	1.995	380	3,5	79	177	6,4	533
Gladiator	**Euro NCAP: N.D.**							
3.0 V6 CRD Turbodiesel 4x4 AT8 Sport	71.950	2.987	264	9,5	249	177	8,6	-
KIA								
Picanto	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.0 CVVT Urban 5p	15.250	998	67	5,2	117	158	14,8	255
1.0 T-GDI GT Line 5p	18.400	998	100	5,3	120	180	10,3	255
1.0 CVVT 5AMT Urban 5p	16.250	998	67	5,3	120	1159	17,2	255
Rio	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 CVVT ISG Dynamic 5p	18.650	1.197	84	5,8	131	173	13,1	325
1.0 T-GDi ISG Wabe 5p	20.450	998	100	5,3	121	188	10,4	325
1.0 T-GDi ISG 7DCT Drive 5p	22.700	998	100	5,4	123	185	11,4	325
Stonic	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 CVVT ISG Dynamic	20.975	1.197	84	5,8	130	165	13,5	332
1.0 T-GDi ISG Wave	23.025	998	100	5,5	125	183	10,7	332
1.0 T-GDi ISG MHEV GT-Line	26.475	998	120	5,6	127	185	10,4	332
1.0 T-GDi ISG MHEV 7DCT GT-Line	28.475	998	120	5,7	129	185	10,4	332
Ceed	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.0 T-GDi Sport 5p	25.650	998	120	5,6	126	190	11,2	395
SW 1.0 T-GDi Sport	26.650	998	120	5,7	128	190	11,4	625
SW 1.6 CRDi ISG MHEV Drive	32.350	1.598	136	4,5	122	200	10,4	512
SW 1.6 GDi PHEV Drive	40.200	1.580	141	1,3	29	171	10,8	437
XCeed	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.0 T-GDi Drive	27.500	998	120	6,4	136	186	11,3	426
1.0 T-GDi Tech	30.000	998	120	6,4	137	186	11,3	426
1.6 GDI 6DCT PVEV Drive	41.500	1.580	141	1,4	32	188	11,0	291
Niro	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.6 GDi 6DCT HEV Drive	34.200	1.580	141	4,8	119	164	11,5	344
1.6 GDi 6DCT PHEV Drive	41.500	1.580	141	1,3	32	172	10,8	324
Sportage	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.6 T-GDi ISG Drive	34.650	1.598	150	6,8	154	189	10,3	591
1.6 T-GDi HEV Tech	43.500	1.598	230	5,7	129	193	8,0	587
1.6 T-GDi PHEV 4WD Tech	47.500	1.598	265	1,1	25	191	8,2	540
1.6 CRDi ISG Tch Urban	41.200	1.598	115	-	146	175	12,1	571
Sorento	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.6 T.GDi 6AT HEV 7L Concept	59.450	1.598	230	6,7	153	193	8,6	813
1.6 T.GDi 6AT PHEV 4WD 7L Concept	69.950	1.598	265	1,6	38	193	8,7	809
2.2 CRDI ISG 8DCT 7L Concept	63.450	2.151	202	6,4	169	205	9,0	821
LAMBORGHINI								
Urus	**Euro NCAP: N.D.**							
V8 650cv	272.915	6.000	650	12,3	279	305	3,6	616
Huracán	**Euro NCAP: N.D.**							
Perfomante Coupé	292.103	5.204	639	13,7	314	325	2,9	100
Perfomante Spyder	283.584	5.204	639	14,0	320	325	3,1	100
EVO	298.085	5.204	639	-	314	325	2,9	100
EVO Spyder	323.225	5.204	639	-	314	325	3,1	100
Aventador	**Euro NCAP: N.D.**							
S Roadster	509.529	6.498	740	16,9	394	350	3,0	140
LAND ROVER								
Defender 110	**Euro NCAP: N.D.**							
P300	89.187		300	11,5	262	191	8,1	857
P400	90.558	2.996	400	11,3	256	191	6,1	857
D200	95.555	1.999	200	8,9	234	175	10,3	857
D240	99.882	1.999	240	9,0	236	188	9,1	857
Discovery	**Euro NCAP: ★★★★**							
2.0 TD4 180 Pure S	71.212	1.999	180	-	163	-	-	-
3.0D TD6 258 SE	94.283	2.993	258	-	189	-	-	-
Discovery Sport	**Euro NCAP: ★★★★**							
2.0 eD4 150 4x2 Pure	44.162	1.999	150	4,7	123	180	10,6	980
2.0 TD4 150 4x4 Pure	48.903	1.999	150	5,1	134	180	11,7	980
2.0 TD4 180 4x4 S	51.201	1.999	180	5,1	134	188	9,9	980
Range Rover Evoque	**Euro NCAP: ★★★★★**							
2.0 P200 AWD Auto	53.812	1.999	200	7,6	173	216	8,5	472
2.0 P250 AWD Auto	58.243	1.999	250	7,7	176	230	7,5	472
2.0 P300 AWD Auto	63.218	1.999	300	8,2	185	242	6,6	472
2.0 D150 FWD	55.096	1.999	150	5,4	142	201	10,5	472
2.0 D150 AWD Auto	55.834	1.999	150	5,4	142	196	11,2	472
2.0 D180 4WD Auto	58.393	1.999	180	5,6	145	205	9,3	472
2.0 D240 4WD Auto	62.842	1.999	240	6,2	163	225	7,7	472
PHEV 300e	70.679	1.498	309	1,4	32	213	6,4	472
Range Rover	**Euro NCAP: ★★★★★**							
2.0 SI4 PHEV	126.668	1.997	404	2,8	64	220	6,8	802
3.0 TDV6 HSE	132.175	2.993	258	6,2	182	210	7,9	910
4.4 SDV8 Vogue	170.073	4.367	339	8,4	219	218	6,9	910
5.0 V8 Supercharged Vogue	182.286	5.000	525	-	294	-	-	-
Range Rover Sport	**Euro NCAP: ★★★★**							
2.0 SD4 S	86.598	1.999	240	6,2	172	209	8,3	-
3.0 TDV6 S	100.284	2.993	258	6,9	182	209	7,6	-
3.0 SDV6 SE	110.493	2.993	306	7,0	185	210	7,2	-
3.0 SDV6 HSE	116.608	2.993	306	6,2	185	225	6,7	-
4.4 SDV8 HSE	146.153	4.367	339	8,4	219	225	6,9	-
5.0 V8 SC HSE Dynamic	155.557	5.000	525	12,8	294	225	5,3	-
SVR 5.0 V8 SC	191.528	5.000	575	12,8	294	260	4,7	-
Range Rover Velar	**Euro NCAP: ★★★★**							
2.0 D 180 4WD Standard	71.204	1.999	180	-	142	-	-	-
3.0 D 300 4WD Standard	93.644	2.993	300	-	167	-	-	-
LEXUS								
ES	**Euro NCAP: ★★★★★**							
300h Business	59.000	2.487	218	5,3	120	180	89	454
LS	**Euro NCAP: N.D.**							
500h	132.500	3.456	359	7,0	158	250	5,5	400
RC	**Euro NCAP: ★★★★★**							
300h Executive	53.500	2.494	223	6,2	141	190	8,6	340
LC	**Euro NCAP: N.D.**							
500h Luxury	120.140	3.456	359	6,6	150	250	5,0	172
500 Luxury	157.700	4.969	477	11,5	263	250	4,7	172
LBX	**Euro NCAP: N.D.**							
1.5	34.950	1.490	136	4,7	107	170	9,2	332
1.5 Elegant	38.500	1.490	136	4,7	107	170	9,2	332
1.5 Emotion	41.500	1.490	136	4,7	107	170	9,2	332
UX	**Euro NCAP: ★★★★★**							
250h FWD Business	42.500	1.987	184	5,3	120	177	8,5	320
250h FWD Executive	45.500	1.987	184	5,3	121	177	8,5	320
250h AWD F-Sport	51.400	1.987	184	5,8	135	177	8,7	283
NX	**Euro NCAP: N.D.**							
300h FWD Business	53.500	2.494	155	6,8	155	180	9,2	475
300h AWD F Sport	66.500	2.494	155	7,3	165	180	9,3	475
RX	**Euro NCAP: N.D.**							
450h Business	83.500	3.456	262	7,6	173	200	7,7	539
450h L Executive	99.000	3.456	262	8,0	183	200	8,0	539
MASERATI								
Grecale	**Euro NCAP: N.D.**							
GT	105.037	1.995	300	8,8	208	240	5,6	535
Modena	116.300	1.995	330	9,0	210	240	5,3	535
Trofeu	174.742	2.992	530	11,2	254	285	3,8	570
Ghibli	**Euro NCAP: N.D.**							
GT "Ultima" MHEV	131.832	1.995	330	8,3	216	255	5,7	500
Modena "Ultima" V6 AWD	202.591	2.979	430	12,1	283	286	4,7	500
Levante	**Euro NCAP: N.D.**							
GT MHEV	150.684	1.995	330	10,2	252	240	6,0	580
Modena S	212.150	2.979	430	12,6	299	264	5,2	580
Ultima	301.129	3.799	580	15,9	363	302	4,1	580
Quattroporte	**Euro NCAP: N.D.**							
Modena S AWD	232.098	2.979	430	11,4	285	288	4,8	530
MC 20	**Euro NCAP: N.D.**							
Coupé	306.929	2.992	630	11,5	262	325	2,9	150
Cielo	355.108	2.992	630	11,2	265	320	3,0	150
GranTurismo	**Euro NCAP: N.D.**							
Modena Coupe AWD	224.171	2.992	490	10,2	230	302	3,9	310
Trofeu Coupe AWD	272.779	2.992	550	10,2	230	320	3,5	310
MAZDA								
2	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.5 SKYACTIV G 75 cv Centre-Line	20.994	1.496	75	4,8	109	171	11,3	255
1.5 SKYACTIV G 90 cv Centre-Line	22.964	1.496	90	4,7	107	183	9,8	255
1.5 SKYACTIV G 115 Exclusive-Line Navi	28.429	1.496	115	5,0	113	200	9,1	255
2 Hybrid	**Euro NCAP: ★★★★★**							
Hybrid 1.5 e-CVT Pure	26.722	1.490	116	3,8	87	175	9,7	286
Hybrid 1.5 e-CVT Agile	27.822	1.490	116	3,8	87	175	9,7	286
Hybrid 1.5 e-CVT Select	31.622	1.490	116	4,0	92	175	9,7	286
3	**Euro NCAP: ★★★★★**							
HB 2.0 e-SKYACTIV-G 122cv Prime-Line	33.558	1.998	122	6,1	124	197	10,8	385
HB 2.0 e-SKYACTIV-G 150cv Prime-Line	34.657	1.998	150	6,1	125	204	9,5	358
HB 2.0 e-SKYACTIV-G 186cv Prime-Line	36.457	1.998	184	5,3	118	216	8,0	358
SN 2.0 e-SKYACTIV-G 122cv Prime-Line	33.558	1.998	122	5,3	120	202	10,4	450
SD 2.0 e-SKYACTIV-G 150cv Prime-Line	34.657	1.998	150	5,3	121	211	9,1	450
SN 2.0 e-SKYACTIV-G 186cv Prime-Line	36.456	1.998	184	5,1	114	216	8,1	450
MX-5	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.5 SKYACTIV-G 132 cv Prime-Line	33.614	1.496	132	6,0	142	204	8,3	130
2.0 SKYACTIV-G 184 cv Exclusive Line	48.417	1.998	184	6,6	155	214	7,3	130
RF 1.5 SKYACTIV-G 132 cv Prime-Line	36.093	1.496	132	6,1	142	203	8,6	127
RF 2.0 SKYACTIV-G 184 cv Exclusive Line	50.941	1.998	184	6,6	155	215	7,5	127
MX-30	**Euro NCAP: ★★★★★**							
e-SKYACTIV R-EV 170 cv AT Prime-Line	40.973	1.660	170	1,0	21	140	9,1	350
e-SKYACTIV R-EV 170 cv AT Exclusive-Line	41.923	1.660	170	1,0	21	140	9,1	350
CX-30	**Euro NCAP: ★★★★★**							
2.0 e-SKYACTIV-G 122 Prime-Line	34.910	1.998	122	5,9	134	186	10,6	430
2.0 e-SKYACTIV-G 122 AT Prime-Line	36.814	1.998	122	6,4	143	186	11,2	430
2.0 e-SKYACTIV-G 150 Prime-Line	35.410	1.998	150	5,9	134	198	8,8	430
2.0 e-SKYACTIV-G 150 AT Prime-Line	37.914	1.998	150	6,3	143	194	10,0	430
2.0 e-SKYACTIV-G 184 Prime-Line	39.908	1.998	184	5,6	127	204	8,3	430
2.0 e-SKYACTIV-G 184 AT Prime-Line	41.412	1.998	184	6,1	137	204	8,3	430
CX-5	**Euro NCAP: ★★★★★**							
2.0 e-SKYACTIV-G 165 cv Prime-Line	36.664	1.998	165	6,5	146	201	10,7	522
2.2 SKYACTIV D 150 cv Centre-Line	48.226	2.191	150	5,6	147	204	9,9	522
2.2 SKYACTIV D 184 cv AT Exclusive-Line	53.807	2.191	184	6,1	160	210	9,3	522
CX-60	**Euro NCAP: ★★★★★**							
2.5 e-Skyactiv PHEV 8AT AWD Prime-Line	57.295	2.488	327	1,5	33	200	5,8	570
2.5 e-Skyactiv PHEV 8AT AWD Excl.-Line	58.895	2.488	327	1,5	33	200	5,8	570
3.3 e-Skyactiv D 8AT Prime-Line	70.342	3.283	200	5,0	128	212	8,4	570
3.3 e-Skyactiv D 8AT Exclusive-Line	71.942	3.283	200	5,0	128	212	8,4	570
3.3 e-Skyactiv D 8AT AWD Exclusive Line	75.703	3.283	254	5,2	137	219	7,4	570
MERCEDES-BENZ								
Classe A	**Euro NCAP: ★★★★★**							
A 160	28.100	1.332	109	5,5	136	200	10,9	370
A 200	31.800	1.332	163	6,0	136	225	8,2	370
A 200 Auto	34.064	1.332	163	5,8	137	225	8,2	370
A 250 e	42.950	1.332	218	1,0	22	240	6,7	310
AMG A 35 4Matic	63.550	1.991	306	7,9	189	250	4,7	370
AMG A 45 S 4Matic+	83.850	1.991	421	8,5	203	270	3,9	370
A 180 d	31.400	1.950	116	4,6	116	202	10,5	370
A 200 d Auto	40.968	1.950	150	4,8	128	220	8,1	370
Limousine A 200	33.300	1.332	163	5,9	134	230	8,3	420
Limousine A 200 Auto	35.564	1.332	163	5,9	136	230	8,1	420
Limousine A 250 e	44.400	1.332	218	1,0	22	240	6,7	345
Limousine AMG A 35 4Matic	67.750	1.991	306	7,7	173	250	4,8	420
Limousine A 180 d	33.000	1.950	116	4,7	125	206	9,7	420
Limousine A 200 d	39.950	1.950	116	4,7	124	227	8,2	420
Classe B	**Euro NCAP: ★★★★★**							
B 160	31.800	1.332	109	6,1	137	198	11,3	445
B 200	36.200	1.332	163	6,1	137	223	8,5	445
B 250 e	45.150	1.332	218	1,0	24	225	6,8	445
B 180 d	33.800	1.950	116	4,9	130	200	10,4	445
B 200 d	41.750	1.950	150	4,9	129	219	8,9	445
CLA	**Euro NCAP: N.D.**							
Coupé 200	40.150	1.332	163	5,9	133	229	8,5	460
Coupé 200 Auto	42.414	1.332	163	6,0	135	229	8,2	460
Coupé 250 e Auto	51.500	1.332	218	1,0	22	240	6,8	395
Coupé AMG 35 4Matic	65.000	1.991	306	7,7	173	250	4,9	460
Coupé AMG 45 S 4Matic+	85.100	1.991	421	8,4	191	270	4,0	460
Coupé 180 d Auto	39.700	1.950	116	5,0	130	205	10,7	460
Coupé 200 d Auto	45.950	1.950	150	4,8	127	226	8,3	460
Coupé 220 d Auto	50.300	1.950	190	4,9	129	224	7,1	460
Shooting Break 200	41.150	1.332	163	6,0	136	226	8,7	505
Shooting Break 250 e Auto	52.550	1.332	218	1,0	24	235	6,9	440
Shooting Break AMG 35 4Matic	65.750	1.991	306	7,9	189	250	4,9	505
Shooting Break AMG 45 S 4Matic+	87.650	1.991	421	8,9	203	270	4,0	505
Shooting Break 180 d	40.600	1.950	116	5,1	133	203	9,9	505
Shooting Break 200 d Auto	46.950	1.950	150	5,0	130	221	8,4	505
Shooting Break 220 d Auto	51.400	1.950	190	5,1	133	237	7,2	505
GLA	**Euro NCAP: ★★★★★**							
200 Auto	42.600	1.332	163	6,7	152	210	8,7	435
250 e Auto	53.950	1.332	218	1,4	31	220	7,1	385
AMG 35 4Matic	64.000	1.991	306	8,3	198	250	5,2	435
AMG 45 S 4Matic+	82.800	1.991	421	9,5	215	250	4,3	435
180 d Auto	42.650	1.950	116	5,4	141	190	10,8	435
200 d Auto	49.250	1.950	150	5,4	141	208	8,6	435
220 d Auto	55.850	1.950	190	5,6	148	222	7,4	435
GLB	**Euro NCAP: ★★★★★**							
200 Auto	44.600	1.332	163	7,0	160	207	9,1	560
AMG 35 4Matic	71.700	1.991	306	8,9	202	250	5,3	560
180 d Auto	44.000	1.950	116	5,5	145	188	11,3	560
200 d Auto	50.900	1.950	150	5,5	145	204	9,0	560
220 d Auto 4Matic	58.600	1.950	190	5,8	153	217	7,6	560
Classe C	**Euro NCAP: ★★★★★**							
Limousine 200	48.750	1.496	204	6,2	144	246	7,3	455
Limousine 300 e	57.500	1.999	313	0,5	13	245	6,1	315
Limousine 200 d	53.400	1.993	163	4,5	118	232	7,7	455
Limousine 220 d	54.450	1.993	200	5,0	118	245	7,3	455
Limousine 300 d	60.300	1.993	265	5,0	133	250	5,7	455
Station 200	50.550	1.496	204	6,6	150	240	7,5	490
Station 300 e	59.050	1.999	313	0,6	14	240	6,2	360
Station 200 d	55.250	1.993	163	4,7	124	226	7,8	490
Station 220 d	56.350	1.993	200	4,7	123	242	7,4	490
Station 300 d	62.100	1.993	265	5,2	136	250	5,8	490
Station 220 d 4Matic All-Terrain	62.700	1.993	200	5,0	131	231	7,8	490
Coupé 200	53.850	1.497	184	7,1	160	239	7,9	380
Coupé 300	64.500	1.991	258	7,2	163	250	6,1	380
Coupé 400 4Matic	89.200	2.996	333	-	198	250	-	380
Coupé AMG 43 4Matic	87.950	2.996	390	9,6	219	250	4,7	400
Coupé AMG 63	118.450	3.982	476	10,7	244	250	4,0	355
Coupé AMG 63 S	126.900	3.982	510	10,8	246	290	3,9	355
Coupé 220 d	57.000	1.950	194	5,1	133	240	7,0	380
Coupé 300 d	61.750	1.950	245	5,5	144	250	6,0	380
Cabrio 200	62.000	1.497	184	7,5	170	235	8,5	360
Cabrio 300	73.400	1.991	258	7,6	174	250	6,3	360
Cabrio 400 4Matic	97.250	2.996	333	9,0	205	250	5,3	360
Cabrio AMG 43 4Matic	97.750	2.996	390	10,0	228	250	4,8	360

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
Cabrio AMG 63	129.900	3.982	476	11,1	254	250	4,2	360
Cabrio AMG 63 S	138.700	3.982	510	11,2	255	280	4,1	360
Cabrio 220 d	65.850	1.950	194	5,4	141	233	7,5	360
Cabrio 300 d	69.950	1.950	245	5,8	153	250	6,3	360
Classe E	**Euro NCAP: ★★★★★**							
E 300 e Auto	69.750	1.991	320	1,5	34	250	5,8	370
E AMG 53 Auto 4Matic+	110.750	2.999	435	9,3	212	250	4,5	540
E AMG 63 S Auto 4Matic+	175.850	3.982	612	12,1	275	300	3,4	540
E 220 d Auto	62.300	1.993	200	4,8	127	238	7,4	540
E 300 de Auto	71.750	1.950	306	1,2	32	240	5,9	370
Station E 300 e Auto	72.850	1.991	320	1,7	38	250	5,9	480
Station E AMG 53 Auto 4Matic+	114.100	2.999	435	9,5	215	250	4,6	640
Station E AMG 63 S Auto 4Matic+	178.450	3.982	612	12,3	280	270	3,5	640
Station E 220 d Auto	65.350	1.993	200	5,1	133	235	7,8	640
Station E 300 de Auto	74.800	1.950	306	1,4	36	250	6,0	480
Coupé E 200 Auto	64.650	1.991	197	7,2	163	240	7,5	425
Coupé E AMG 53 Auto 4Matic+	113.150	2.999	435	9,3	207	250	4,4	425
Coupé E 220 d Auto	65.000	1.950	194	5,3	138	242	7,6	425
Coupé E 300 d 4Matic Auto	81.300	1.950	265	5,9	154	250	6,4	425
Cabrio E 200 Auto	71.950	1.991	197	7,5	171	234	7,8	385
Cabrio E AMG 53 Auto 4Matic+	120.000	2.999	435	9,5	212	250	4,5	385
Cabrio E 220 d Auto	74.700	1.950	194	5,6	154	237	7,8	385
Cabrio E 300 d 4Matic Auto	90.700	1.993	265	6,1	159	250	6,6	385
Classe S	**Euro NCAP: N.D.**							
S 500 4Matic	148.400	2.999	435	8,2	185	250	4,9	550
S 580 e	143.850	2.999	367	0,6	15	250	5,2	350
S 400 d 4Matic	138.100	2.925	330	6,4	177	250	5,4	550
S 500 4Matic Longo	150.050	2.999	435	8,2	186	250	4,9	550
S 580 e Longo	145.500	2.999	367	0,6	15	250	5,2	350
S 400 d 4Matic Longo	140.100	2.925	330	6,8	177	250	5,4	550
Maybach S 580 4Matic	223.150	3.982	503	10,4	238	250	4,8	505
Maybach S 680 4Matic	309.200	5.980	612	13,5	306	250	4,5	505
Classe GLC	**Euro NCAP: N.D.**							
300 e Auto	69.800	1.991	210	2,2	50	230	5,7	395
AMG 43 Auto 4Matic	100.200	2.996	390	10,6	243	250	4,9	550
AMG 63 S Auto 4Matic	145.050	3.982	510	12,9	293	250	3,8	550
200 d Auto	62.100	1.950	163	5,9	154	207	8,7	550
220 d Auto 4Matic	67.550	1.950	194	5,9	155	217	7,9	550
300 de Auto	72.150	1.950	194	1,7	46	230	6,2	395
Coupé 300 e Auto	67.400	1.991	210	2,2	49	230	5,7	350
Coupé AMG 43 Auto 4Matic	102.100	2.996	390	10,6	241	250	4,9	500
Coupé AMG 63 S Auto 4Matic	147.500	3.982	510	12,9	289	250	3,8	500
Coupé 220 d Auto 4Matic	69.100	1.950	194	5,9	154	217	7,9	500
Coupé 300 de Auto	73.850	1.950	194	1,7	45	230	6,2	350
Classe GLE	**Euro NCAP: ★★★★★**							
350 e 4Matic	87.350	1.991	333	1,0	23	210	6,9	490
AMG 53 4Matic+	119.900	2.999	435	10,6	241	250	5,3	630
AMG 63 S 4Matic+	215.650	3.982	612	12,3	278	280	3,8	630
300 d 4Matic	98.600	1.993	272	6,8	178	230	6,8	630
400 d 4Matic	110.050	2.925	330	7,2	190	245	5,7	630
350 de 4Matic	89.300	1.995	320	0,8	20	210	6,9	490
Coupé 350 e 4Matic	99.950	1.991	333	1,0	23	210	6,9	510
Coupé AMG 53 4Matic+	151.800	2.999	435	10,6	240	250	5,3	655
Coupé AMG 63 S 4Matic+	241.300	3.982	612	12,3	280	280	3,8	655
Coupé 400 d 4Matic	131.250	2.925	330	7,2	203	245	5,7	655
Coupé 350 de 4Matic	101.650	1.995	320	0,8	20	210	6,9	510
Classe GLS	**Euro NCAP: N.D.**							
400 d 4Matic	127.050	2.925	330	8,5	222	238	6,3	890
580 d 4Matic	187.550	3.982	489	12,2	227	250	5,3	890
AMG 62 4Matic+	227.350	3.982	612	12,8	612	250	4,2	890
Maybach 600 4Matic	246.050	3.982	557	13,1	297	250	4,9	520
Classe CLS	**Euro NCAP: N.D.**							
Coupé 450 4Matic	108.850	2.999	367	8,4	191	250	4,8	490
Coupé 53 AMG 4Matic+	137.700	2.999	435	9,4	210	250	4,5	490
Coupé 220 d	84.500	1.950	194	5,6	148	250	6,4	520
Coupé 300 d 4Matic	106.900	1.993	265	5,9	155	250	5,7	520
Coupé 400 d 4Matic	122.100	2.925	330	6,8	178	250	5,0	520
AMG GT	**Euro NCAP: N.D.**							
AMG GT 43 4 Portas	121.800	2.999	367	9,2	210	270	5,0	456
AMG GT 53 4Matic+ 4 Portas	149.500	2.999	435	9,3	211	285	4,5	456
AMG GT 63 S E Performance 4 Portas	236.000	3.982	843	7,9	180	316	2,9	335
Classe G	**Euro NCAP: N.D.**							
500	191.950	3.982	422	15,0	339	210	5,9	454
AMG G 63	244.100	3.982	585	15,1	373	220	4,5	454
400 d	182.600	2.925	330	11,0	292	210	6,4	454
MINI								
MINI	**Euro NCAP: N.D.**							
One 75cv 3p	20.500	1.499	75	5,8	131	175	12,8	211
One 102cv 3p	22.200	1.499	102	5,7	130	195	9,9	211
Cooper 3p	24.650	1.499	136	5,8	131	210	7,9	211
Cooper S 3p	31.750	1.998	192	6,2	141	235	6,8	211
John Cooper Works 3p	37.800	1.998	231	6,9	157	246	6,3	211
Cooper S E 3p	34.400	-	184	-	-	150	7,3	211
One 75cv 5p	21.400	1.499	75	5,9	133	172	13,4	278
One 102cv 5p	23.100	1.499	102	5,8	132	192	10,1	278
Cooper 5p	25.550	1.499	136	5,9	133	207	8,2	278
Cooper S 5p	32.650	1.998	192	6,3	142	232	6,9	278
Cabrio One 102cv	26.500	1.499	102	6,1	139	190	10,6	215
Cabrio Cooper	28.950	1.499	136	6,2	141	208	8,8	215
Cabrio Cooper S	35.850	1.998	192	6,5	148	230	7,2	215
Cabrio John Cooper Works	41.900	1.998	231	7,2	163	242	6,6	215
Clubman	**Euro NCAP: ★★★★★**							
One	26.600	1.499	102	6,3	142	185	11,3	360
Cooper	28.400	1.499	136	6,3	143	205	9,2	360
Cooper S	35.700	1.998	192	6,9	156	228	7,3	360
John Cooper Works ALL4	49.900	1.998	306	8,1	183	250	4,9	360
One D	28.900	1.496	116	4,7	123	192	10,8	360
Cooper D	33.200	1.995	150	4,9	129	212	8,9	360
Cooper SD Auto	38.500	1.995	190	5,2	136	225	7,6	360
Cooper SD ALL4	41.000	1.995	190	5,6	147	222	7,4	360
Countryman	**Euro NCAP: ★★★★★**							
One	28.150	1.499	102	6,5	148	180	12,0	450
Cooper	31.450	1.499	136	6,6	150	200	9,7	450
Cooper S	37.750	1.998	192	6,9	158	225	7,6	450
John Cooper Works ALL4	51.700	1.998	306	8,2	185	250	5,1	450
Cooper S E ALL4 Auto	41.750	1.499	224	1,8	40	198	6,8	450
One D	30.300	1.496	116	4,9	129	190	11,2	450
Cooper D	34.800	1.995	150	5,0	130	208	9,1	450
Cooper D ALL4	37.300	1.995	150	5,9	146	205	9,0	450
Cooper SD Auto	40.950	1.995	190	5,3	140	220	7,9	450
Cooper SD Auto ALL4	43.450	1.995	190	5,6	147	218	7,6	450
MITSUBISHI								
Space Star	**Euro NCAP: N.D.**							
1.2 Intense 5MT	15.950	1.193	80	5,3	121	180	12,6	235
1.2 Intense CVT	16.950	1.193	80	5,6	127	173	13,5	235
ASX	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.0 MPI-T Inform	24.590	999	90	6,0	132	168	14,0	422
1.3 MHEV 7DCT Intense	29.990	1.333	160	5,8	132	204	8,5	422
1.6 PHEV AT Intense	37.390	1.598	160	1,3	30	170	10,1	375
Eclipse Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**							
PHEV	53.000	2.360	188	2,0	46	162	10,9	404
NISSAN								
Micra	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.0 G Acenta 5p	15.500	999	70	4,4	103	161	15,1	300
1.0 IG-T Visia 5p	16.350	999	90	5,5	123	184	10,9	300
1.0 DIG-T 5p	17.300	999	117	5,9	133	195	9,9	300
Juke	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.0 DIG-T 117 Visia	19.900	999	117	6,0	135	180	10,4	422
1.0 DIG-T 117 Acenta	21.050	999	117	6,0	135	180	10,4	422
1.0 DIG-T 117 N-Connecta	22.600	999	117	6,0	135	180	10,4	422
1.6 Hybrid N-Connecta	32.700	1.598	143	5,2	118	166	10,1	354
Qashqai	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 Acenta	32.000	1.333	140	6,3	143	196	10,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 N-Connecta	34.500	1.333	140	6,3	143	196	10,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev Xtronic Acenta	34.800	1.333	140	6,5	146	199	9,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev Xtronic N-Connecta	37.300	1.333	140	6,5	146	199	9,2	504
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 Tekna	39.550	1.333	158	6,4	145	206	9,5	504
1.3 DIG-T 140 mhev 4x2 Tekna+	41.700	1.333	158	6,4	145	206	9,5	504
OPEL								
Corsa	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 Edition	17.930	1.199	75	5,3	118	174	13,2	309
1.2 Business	19.460	1.199	75	5,3	118	174	13,2	309
1.2 Turbo Elegance	20.400	1.199	100	5,1	116	194	9,9	309
1.2 Turbo EAT8 Elegance	22.150	1.199	100	5,4	122	194	9,9	309
1.2 Turbo EAT8 GS Line	25.045	1.199	130	5,4	122	208	8,7	309
1.5 D Edition	22.680	1.499	100	4,1	106	188	10,2	309
Astra	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 Turbo Business 5p	26.330	1.199	130	5,4	123	210	9,7	422
1.2 Turbo Auto Elegance 5p	29.960	1.199	130	5,5	125	210	9,7	422
1.5 Turbo D Business 5p	29.550	1.498	130	4,3	113	209	10,4	422
1.5 Turbo D Auto Elegance 5p	34.600	1.498	130	4,3	113	209	10,4	422
1.6T PHEV Business 5p	38.075	1.598	180	1,1	26	225	7,6	352
GSE	51.090	1.598	225	1,1	25	235	7,5	352
S.Tourer 1.2 Turbo 5p Business Edition	25.640	1.199	130	5,2	119	215	9,9	543
Sports Tourer 1.2 Turbo 5p GS Line	26.890	1.199	130	5,2	119	215	9,9	543
S.Tourer 1.5 Turbo D Businees Edition	29.140	1.496	122	4,5	119	210	10,4	543
Crossland	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 Business	20.910	1.199	83	5,9	134	170	14,0	410
1.2 Turbo Business	22.035	1.199	110	5,8	130	188	10,9	410
1.2 Turbo Auto Elegance	28.685	1.199	130	6,1	137	198	10,2	410
1.5 D Business	25.330	1.499	110	4,6	121	185	11,8	410
Mokka	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 Turbo Edition	22.955	1.199	100	5,5	125	188	10,5	350
1.2 Turbo GS Line	26.955	1.199	130	5,5	125	202	9,2	350
1.2 Turbo EAT8 GS Line	28.705	1.199	130	5,8	134	200	9,2	350
1.5 D Edition	26.275	1.498	110	4,4	116	180	10,8	350
Grandland	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 Turbo Business	34.290	1.199	130	6,1	139	188	10,1	514
1.2 Turbo AT8 Business	36.590	1.199	130	6,4	144	188	10,3	514
1.6 Turbo PHEV Business	47.550	1.598	225	1,3	30	225	8,9	390
1.6 Turbo PHEV AWD Ultimate	58.525	1.598	300	1,3	29	240	6,1	390
1.5 Turbo D AT6 Business	39.310	1.499	130	5,1	134	192	11,3	514
GSE	60.392	1.598	300	1,2	27	235	6,1	390
PEUGEOT								
208	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 PureTech 75 CVM5 Active	18.740	1.199	75	5,3	119	170	14,9	265
1.2 PureTech 100 CVM6 Active Pack	20.960	1.199	100	5,3	118	190	10,9	265
1.2 PureTech 130 EAT8 Allure Pack	25.440	1.199	130	5,6	127	208	8,7	265
1.5 BluHDi 100 CVM6 Active PAck	26.640	1.499	100	4,1	106	188	11,4	265
2008	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.2 PureTech 100 Active	23.070	1.199	100	5,6	123	188	10,9	405
1.2 PureTech 130 Active Pack	25.220	1.199	130	5,6	124	198	8,9	405
1.2 PureTech 130 EAT8 Allure	27.770	1.199	130	6,0	134	198	9,1	405
1.2 PureTech 155 EAT8 GT Pack	33.420	1.199	155	6,1	140	208	8,2	405
1.5 BlueHDi 100 Active Pack	27.570	1.499	100	4,5	115	180	11,4	405
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	31.470	1.499	130	4,7	127	195	9,3	405
308	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.2 PureTech 110 Active Pack	25.650	1.199	110	5,5	132	200	-	412
1.2 PureTech 130 Active Pack	26.470	1.199	130	5,4	126	210	10,2	412
1.2 PureTech 130 EAT8 Allure	30.770	1.199	130	5,0	120	205	9,8	412
1.5 BlueHDi 130 Active Pack	29.750	1.499	130	4,6	122	204	9,8	412
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	34.050	1.499	130	4,7	123	206	9,4	412
Hybrid 180cv e-EAT8 Active Pack	37.800	1.598	180	1,1	24	225	7,6	361
Hybrid 225cv e-EAT8 GT	44.850	1.598	225	1,2	26	235	7,5	361
SW 1.2 PureTech 110 Active Pack	26.750	1.199	110	5,5	133	200	-	608
SW 1.2 PureTech 130 Active Pack	27.570	1.199	130	5,4	127	210	10,6	608
SW 1.2 PureTech 130 EAT8 Allure Pack	36.050	1.199	130	5,9	143	205	10,2	608
SW 1.5 BlueHDi 130 Active Pack	30.850	1.499	130	4,6	123	203	10,0	608
SW 1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	35.150	1.499	130	4,6	124	205	9,7	608
SW Hybrid 180cv e-EAT8 Active Pack	38.900	1.598	180	1,1	25	225	7,6	548
SW Hybrid 225cv e-EAT8 GT	45.950	1.598	225	1,2	26	235	7,5	548
3008	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 PureTech 130 Active Pack	34.800	1.199	130	6,2	140	200	9,5	520
1.2 PureTech 130 EAT8 Allure	38.690	1.199	130	6,4	146	196	9,7	520
1.5 BlueHDi 130 Active Pack	37.620	1.499	130	4,8	130	192	10,8	520
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	40.570	1.499	130	5,1	136	192	10,8	520
Hybrid 225cv e-EAT8 Active Pack	46.526	1.598	225	1,3	30	225	8,7	395
Hybrid 300cv e-EAT8 Allure Pack	52.775	1.598	300	1,3	29	235	5,9	395
408	**Euro NCAP: ★★★★**							
1.2 PureTech 130 CV EAT8 Allure	33.300	1.199	130	6,0	136	210	11,5	471
Plug-in Hybrid 180 ë-EAT8 Allure	42.650	1.598	180	1,1	26	225	8,4	471
Plug-in Hybrid 225 ë-EAT8 Allure Pack	45.400	1.598	225	1,2	24	233	7,9	471
508	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	45.000	1.499	130	5,0	131	208	11,1	487
Plug-in Hybrid 180 CV Allure	52.015	1.598	180	1,1	26	230	8,2	487
Plug-in Hybrid 180 CV GT	54.015	1.598	180	1,1	28	230	8,2	487
Plug-in Hybrid 225 CV Allure	53.515	1.598	225	1,1	25	240	7,9	487
Peugeot Sport Engineered (PSE)	70.265	1.598	360	1,8	40	250	5,2	487
SW 1.5 BlueHDi 130 EAT8 Allure	46.600	1.499	130	5,2	135	206	11,4	530
SW Plug-in Hybrid 180 CV Allure	53.615	1.598	180	1,2	27	230	8,3	530
SW Plug-in Hybrid 180 CV GT	55.615	1.598	180	1,2	29	230	8,3	530
SW Plug-in Hybrid 225 CV Allure	55.115	1.598	225	1,2	26	240	8,0	530
SW 508 Peugeot Sport Engineered	71.865	1.598	360	1,8	46	250	5,2	530
5008	**Euro NCAP: ★★★★★**							
1.2 PureTech 130 Active Pack	36.660	1.199	130	5,6	144	200	9,9	579
1.2 PureTech 130 EAT8 Allure	40.450	1.199	130	5,6	144	200	9,9	579
1.5 BlueHDi 130 Active Pack	39.760	1.499	130	5,2	133	191	12,7	579
2.0 BlueHDi 180 EAT8 Allure Pack	51.430	1.997	180	6,0	153	215	10,3	579
PORSCHE								
718	**Euro NCAP: N.D.**							
Cayman	80.846	1.988	300	9,3	212	275	5,1	184
Cayman S	101.239	2.497	350	10,0	228	285	4,6	184
Cayman GTS 4.0	132.605	3.996	400	10,9	247	293	4,5	184
Cayman GT4 RS	214.955	3.996	500	13,2	299	315	3,4	136
Boxster	82.937	1.988	300	9,4	212	275	5,1	122
Boxster S	103.550	2.497	350	10,1	229	285	4,6	122
Boxster GTS 4.0	134.697	3.995	400	11,1	247	293	4,5	122
Spyder	213.586	3.996	500	13,0	294	308	3,4	150
911	**Euro NCAP: N.D.**							
Carrera	152.925	2.981	385	10,3	233	293	4,2	132
Carrera 4	161.270	2.981	385	10,3	234	291	4,2	132
Carrera S	172.378	2.981	450	10,1	229	308	3,7	132
Carrera 4 S	180.770	2.981	450	10,2	231	306	3,6	132
Carrera GTS	192.644	2.981	450	10,1	229	310	3,7	125
Carrera 4 GTS	201.037	2.981	450	10,5	237	308	3,6	125
Carrera Cabriolet	170.600	2.981	385	10,5	236	291	4,4	163
Carrera 4 Cabriolet	178.992	2.981	385	10,5	237	289	4,4	163
Carrera S Cabriolet	187.960	2.981	450	10,6	241	306	3,9	163
Carrera 4 S Cabriolet	196.351	2.981	450	10,7	242	304	3,8	163
Carrera GTS Cabriolet	208.500	2.981	480	10,9	248	309	3,6	163
Carrera 4 GTS Cabriolet	216.892	2.981	480	11,0	249	307	3,5	163
Targa 4	179.266	2.981	385	10,5	239	289	4,4	125
Targa 4S	194.708	2.981	450	10,4	236	304	3,8	125
Turbo	265.721	3.745	580	12,0	271	320	2,8	264
Turbo S	299.418	3.745	650	12,0	271	330	2,7	264
Turbo Cabriolet	280.838	3.745	580	12,1	275	320	2,9	163
Turbo S Cabriolet	314.536	3.745	650	12,1	275	330	2,8	163
GT3	252.214	3.996	510	13,0	294	318	3,4	132
GT3 RS	312.426	3.996	525	13,4	305	296	3,2	132
Panamera	**Euro NCAP: N.D.**							
Panamera	127.088	2.894	330	10,2	232	270	5,6	495
Panamera 4	131.948	2.894	330	10,4	235	268	5,3	495
Panamera 4 Executive	145.195	2.894	330	10,6	240	267	5,4	495
Panamera 4S	154.015	2.894	440	10,3	234	295	4,3	495
Panamera GTS	197.624	3.996	480	12,1	275	300	3,9	495
Panamera Turbo S	250.342	3.996	630	12,8	289	315	3,1	495
Panamera 4 E-Hybrid	126.617	2.894	462	2,0	45	280	4,4	403
Panamera 4S E-Hybrid	154.155	2.894	560	2,2	51	298	3,7	403
Panamera Turbo S E-Hybrid	227.251	3.996	700	2,7	61	315	3,2	403
Panamera 4 Sport Turismo	138.731	2.894	330	10,6	241	263	5,3	515
Panamera 4S Sport Turismo	161.951	2.894	440	10,7	242	289	4,3	515
Panamera GTS Sport Turismo	201.946	3.996	480	12,4	280	292	3,9	515
Panamera Turbo S Sport Turismo	255.979	3.996	630	13,0	295	315	3,1	515
Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo	129.570	2.894	462	2,1	48	280	4,4	418
Panamera 4S E-Hybrid Sport Turismo	157.600	2.894	560	2,4	55	293	3,7	418
Panamera Turbo S E-Hybrid Sp. Turismo	231.682	3.996	700	2,9	65	315	3,5	425
Macan	**Euro NCAP: ★★★★★**							
Macan	88.911	1.984	265	10,1	228	232	6,4	458
Macan T	94.318	1.984	265	10,1	229	232	6,4	458
Macan S	115.383	2.894	380	11,1	251	259	4,8	458
Macan GTS	133.656	2.894	440	11,3	255	272	4,5	458
Cayenne	**Euro NCAP: ★★★★★**							
Cayenne	124.360	2.995	353	10,8	246	248	6,0	698
Cayenne S	159.750	3.996	474	12,4	282	273	5,0	698
Cayenne E-Hybrid	112.197	2.995	470	1,5	33	254	4,9	545
Cayenne Coupé	128.361	2.995	353	10,9	247	248	5,7	554
Cayenne Coupé S	165.121	3.996	474	12,5	284	273	4,7	554
Cayenne Coupé E-Hybrid	115.272	2.995	470	1,5	33	254	4,9	404
RENAULT								
Twingo	**Euro NCAP: N.D.**							
TCe 65 Zen	13.560	999	65	5,2	117	151	14,5	174

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
Clio	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 SCe 65 Zen	18.200	999	65	5,2	118	160	17,1	340
1.0 TCe 90 Zen	19.400	999	90	5,2	116	180	12,2	340
1.0 TCe 90 Limited	20.750	999	90	5,2	116	180	12,2	340
1.0 TCe 90 CVT Zen	21.000	999	90	5,3	116	187	11,5	340
1.0 TCe 100 Bi-Fuel Zen	20.300	999	100	-	108	188	12,5	340
1.0 TCe 100 Bi-Fuel Limited	21.650	999	100	-	108	188	12,5	340
1.0 TCe 140 Intens	24.250	999	140	5,4	121	205	9,4	340
E-Tech Hibrido 140 Intens	26.880	1.598	141	4,4	99	186	9,9	254
1.5 Blue dCi 100 Zen	24.400	1.461	100	4,1	108	178	14,7	340
Captur	Euro NCAP: ★★★★★							
TCe 90 Zen	22.340	999	90	5,9	133	168	14,0	422
TCe 100 Bi-Fuel Zen	23.140	999	100	6,1	135	173	13,0	422
TCe 140 Intens	24.290	1.332	140	5,9	133	196	10,3	422
TCe 140 EDC Intens	28.650	1.332	140	5,9	134	196	9,2	422
TCe 160 EDC Intens	29.050	1.332	160	5,9	133	204	8,5	422
E-Tech Hibrido 145 Intens	28.450	1.598	145	5,0	112	170	10,6	305
E-Tech Hibrido Plug-in 160 RS Line	36.390	1.598	160	1,5	33	173	10,1	422
Mégane	Euro NCAP: ★★★★							
1.3 TCe 115 Limited	24.850	1.332	115	5,6	125	190	11,0	384
1.3 TCe 140 Limited	26.950	1.332	140	5,7	130	205	9,5	384
1.3 TCe 140 EDC Intens	26.950	1.332	140	5,9	133	205	9,7	384
1.3 TCe 160 EDC RS Line	32.500	1.332	160	5,9	133	205	9,0	384
RS TCe 300 EDC	45.000	1.798	300	8,3	190	255	5,7	384
RS Trophy TCe 300	50.500	1.798	300	8,3	190	255	5,7	384
E-Tech Hibrido Plug-in 160 Limited	36.350	1.598	160	1,2	28	175	9,4	261
1.5 Blue dCi 115 Limited	30.300	1.461	115	4,6	120	190	11,1	384
1.5 Blue dCi 115 EDC Limited	32.300	1.461	115	4,6	121	190	10,6	384
Sport Tourer 1.3 TCe 115 Limited	26.110	1.332	115	5,6	129	190	11,0	521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Limited	28.210	1.332	140	5,8	132	205	10,0	521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 EDC Limited	31.460	1.332	140	5,9	134	205	9,7	521
Sport Tourer 1.3 TCe 160 RS Line	33.760	1.332	160	5,9	134	212	9,2	521
ST E-Tech Hibrido Plug-in 160 Limited	37.900	1.598	160	1,3	29	183	9,8	389
Sport Tourer 1.5 Blue dCi 115 Limited	31.560	1.461	115	4,7	122	191	11,4	521
S. Tourer 1.5 Blue dCi 115 EDC Limited	33.560	1.461	115	4,7	123	190	11,4	521
Arkana	Euro NCAP: ★★★★★							
1.3 TCe 140 EDC Business	33.050	1.332	140	5,8	131	205	9,8	513
1.3 TCe 140 EDC Intens	34.900	1.332	140	5,8	131	205	9,8	513
1.3 TCe 160 EDC Intens	35.300	1.332	160	5,8	131	205	9,1	513
E-Tech Hibrido 145 Business	34.550	1.598	145	4,9	111	172	10,8	480
E-Tech Hibrido 145 Intens	36.400	1.598	145	4,9	111	172	10,8	480
Austral	Euro NCAP: ★★★★★							
mild hybrid 140 equilibre	34.200	1.333	140	6,2	140	175	10,0	430
mild hybrid 140 Auto techno	37.700	1.333	140	6,2	140	175	10,0	430
mild hybrid 160 techno esprit Alpine	39.700	1.333	160	6,1	139	210	9,9	430
E-Tech full hybrid 200 techno	41.700	1.199	200	4,6	104	174	8,4	430
Espace	Euro NCAP: ★★★★★							
E-Tech full hybrid 200 techno 5 lug.	45.500	1.199	200	4,6	104	175	8,8	477
E-Tech full hybrid 200 techno 7 lug.	45.500	1.199	200	4,6	104	175	8,8	477
SEAT								
Ibiza	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Reference 5v	20.430	999	95	4,7	120	182	10,9	355
1.0 MPI Style 5v	20.881	999	80	5,2	119	170	15,3	355
1.0 TSI Style 5v	21.537	999	95	5,4	119	182	10,9	355
1.0 TSI Style 6v	22.048	999	110	5,1	116	195	9,3	355
1.0 TSI Style DSG 7v	23.629	999	110	5,5	125	195	10,0	355
1.0 TSI FR 6v	24.208	999	110	5,4	123	195	10,2	355
1.5 TSI FR DSG 7v	29.915	1.498	150	6,0	129	219	8,2	355
Leon	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Style	29.793	999	110	5,4	125	197	10,9	380
1.4 e-Hybrid DSG FR	41.097	1.395	204	1,1	25	220	7,5	270
2.0 TDI 115 CV Style	33.475	1.968	115	4,2	113	201	10,2	380
2.0 TDI 150 CV DSG FR	40.509	1.968	150	4,4	122	218	8,5	380
SportsTourer 1.0 TSI Style	31.445	999	110	5,5	126	199	11,2	620
SportsTourer 1.4 e-Hybrid DSG FR	42.419	1.395	204	1,1	26	220	7,7	470
SportsTourer 2.0 TDI 115 CV Style	36.554	1.968	115	4,3	114	200	10,5	620
SportsTourer 2.0 TDI DSG FR	41.907	1.968	150	4,5	123	218	8,8	620
Arona	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Reference 5v	22.477	999	95	5,4	123	173	11,4	400
1.0 TSI Style 5v	24.064	999	95	5,4	123	173	11,4	400
1.0 TSI Wave 5v	25.222	999	95	5,4	123	173	11,4	400
1.0 TSI Style 6v	24.549	999	110	5,2	119	190	10,3	400
1.0 TSI DSG Style 7v	26.215	999	110	5,8	134	190	10,0	400
1.0 TSI FR 6v	27.915	999	110	5,2	121	190	10,3	400
1.0 TSI DSG FR 7v	29.679	999	110	5,8	135	190	10,0	400
1.0 TSI DSG Wave Plus 7v	31.212	999	110	5,8	135	190	10,0	400
Ateca	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Style	34.530	999	110	6,1	138	180	11,4	510
1.5 EcoTSI DSG Xperience	41.018	1.498	150	6,7	150	200	8,6	510
2.0 TDI 115 CV Style	39.993	1.968	115	4,8	128	185	10,9	510
2.0 TDI 150 CV DSG Style	42.984	1.968	150	4,9	134	203	9,3	510
2.0 TDI 150 CV DSG FR	44.910	1.968	150	5,1	140	202	9,0	510
Tarraco	Euro NCAP: ★★★★★							
1.4 E-Hybrid 245 cv DSG XPerience	53.556	1.395	245	1,8	36	205	7,5	610
2.0 TDI 150 CV DSG Style	42.884	1.968	150	5,4	144	196	9,8	700
SKODA								
Fabia	Euro NCAP: ★★★★							
1.0 75 Ambition 5p	14.802	999	75	4,8	129	168	14,9	330
1.0 TSI 95 Ambition 5p	17.422	999	95	4,5	125	184	10,8	330
1.0 TSI 110 Ambition 5p	18.108	999	110	4,6	125	195	9,6	330
Break 1.0 75 Ambition	15.740	999	75	4,8	130	169	15,2	530
Break 1.0 TSI 95 Ambition	18.397	999	95	4,5	126	185	10,9	530
Break 1.0 TSI 110 Ambition 5p	19.081	999	110	4,6	126	196	9,7	530
Scala	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 95 Ambition	21.959	999	95	5,2	126	188	10,9	467
1.0 TSI 116 Ambition	22.815	999	116	5,2	128	201	9,8	467

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
1.0 TSI 116 DSG Ambition	24.735	999	116	5,5	135	199	9,9	467
1.6 TDI 116 Ambition	26.497	1.598	116	4,7	128	201	10,1	467
1.6 TDI 116 DSG Ambition	27.703	1.598	116	4,7	134	200	10,1	467
Octavia	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI Ambition	21.512	999	115	4,9	125	202	9,9	590
1.5 TSI Ambition	26.228	1.498	150	5,2	130	220	8,2	590
RS 2.0 TFSI DSG	38.975	1.984	245	6,9	169	250	6,6	590
1.6 TDI Ambition	26.859	1.598	115	4,6	125	203	10,1	590
2.0 TDI Ambition	31.431	1.968	150	4,9	138	218	8,5	590
RS 2.0 TDI DSG	42.607	1.968	184	5,8	147	230	7,9	590
Break 1.0 TSI Ambition	22.289	999	115	4,7	131	200	10,1	610
Break 1.5 TSI Ambition	26.997	1.498	150	5,5	136	218	8,3	610
Break RS 2.0 TFSI DSG	39.731	1.984	245	7,1	175	250	6,7	610
Break 1.6 TDI Ambition	28.194	1.598	115	4,8	131	201	10,2	610
Break 2.0 TDI Ambition	33.029	1.968	150	5,1	134	218	8,5	610
Break 2.0 TDI 4x4 DSG Scout	47.174	1.968	184	6,3	164	218	8,3	610
Break RS 2.0 TDI DSG	44.086	1.968	184	6,0	152	228	8,0	610
Superb	Euro NCAP: ★★★★★							
1.6 TDI DSG Ambition	35.814	1.598	120	5,1	143	194	12,1	625
2.0 TDI 150 Active	34.333	1.968	150	4,9	139	220	9,1	625
2.0 TDI 190 DSG Style	40.391	1.968	190	5,1	144	237	8,4	625
Break 1.6 TDI DSG Ambition	37.964	1.968	120	5,4	150	192	12,3	660
Break 2.0 TDI 150 Active	35.982	1.968	150	5,1	143	218	9,2	660
Break 2.0 TDI 190 DSG Style	48.799	1.968	190	5,4	150	235	8,5	660
Bk. 2.0 TDI 190 DSG 4x4 Scout	54.555	1.968	190	6,0	168	233	8,1	660
Kamiq	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 95 Ambition	21.690	999	95	5,1	120	181	11,1	400
1.0 TSI 116 Ambition	22.348	999	116	5,0	120	194	9,9	400
1.0 TSI 116 DSG Ambition	24.068	999	116	4,9	124	193	10,0	400
1.6 TDI 116 Ambition	26.981	1.598	116	4,8	125	193	10,2	400
1.6 TDI 116 DSG Ambition	28.548	1.598	116	5,0	132	192	10,4	400
Karoq	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 110	32.112	999	110	5,8	132	190	11,2	521
1.5 TSI Sportline	39.224	1.498	150	6,1	138	211	8,8	521
2.0 TDI 116 DSG	41.321	1.968	116	4,9	129	192	10,6	521
2.0 TDI 150 DSG	47.252	1.968	150	5,6	146	204	8,7	521
Kodiaq	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 TSI Ambition	35.483	1.395	150	6,5	171	197	9,7	520
2.0 TDI DSG Ambition	40.410	1.968	150	5,6	163	198	10,3	520
2.0 TDI 4x4 Scout	54.763	1.968	150	5,8	179	195	9,9	520
2.0 TDI 4x4 DSG Scout	62.830	1.968	190	6,8	191	209	8,6	520
RS 2.0 TDI 4x4 DSG	74.533	1.968	240	7,1	211	212	6,9	520
SUZUKI								
Ignis	Euro NCAP: N.D.							
1.2 GLE 2WD Mild Hybrid 5p	18.642	1.197	83	5,1	114	165	12,7	260
1.2 CVT GLX 2WD Mild Hybrid 5p	20.954	1.197	83	5,5	124	155	12,4	260
1.2 GLE 4WD Mild Hybrid 5p	20.151	1.197	83	5,4	123	165	12,8	204
Swift	Euro NCAP: N.D.							
1.2 GLE Mild Hybrid	19.435	1.197	83	4,7	106	180	13,1	265
1.2 GLX Mild Hybrid	20.451	1.197	83	4,7	106	180	13,1	265
1.2 CVT GLE Mild Hybrid	20.867	1.197	83	5,1	115	175	12,2	265
1.4T Sport Mild Hybrid	27.016	1.373	129	5,6	125	210	9,1	265
S-Cross	Euro NCAP: N.D.							
1.4T S1 2WD Mild Hybrid	30.832	1.373	129	5,3	120	195	9,5	430
1.4T S2 2WD Mild Hybrid	32.052	1.373	129	5,3	128	195	9,5	430
1.4T S2 4WD Mild Hybrid	32.811	1.373	129	5,6	132	195	10,2	430
1.4T Auto S3 2WD Mild Hybrid	35.828	1.373	129	5,8	130	195	9,5	430
Swace	Euro NCAP: N.D.							
1.8 GLE Hybrid	34.055	1.798	122	4,5	103	180	11,1	596
1.8 GLX Hybrid	35.890	1.798	122	4,5	103	180	11,1	596
Vitara	Euro NCAP: ★★★★★							
1.4T GLE 2WD Mild Hybrid	28.207	1.373	129	5,4	121	190	-	362
1.4T GLX 2WD Mild Hybrid	30.493	1.373	129	5,4	121	190	-	362
1.4T GLE 4WD Mild Hybrid	30.106	1.373	129	5,9	132	190	-	362
1.5 AGS GLE Strong Hybrid	32.228	1.462	116	5,3	121	180	-	286
1.5 AGS GLE 4WD Strong Hybrid	34.127	1.462	116	5,8	132	180	-	286
Across	Euro NCAP: ★★★★★							
2.5 PHEV AWD	58.747	2.487	306	1,0	22	180	6,0	490
TOYOTA								
Aygo	Euro NCAP: N.D.							
1.0 x-play 5p	15.384	998	68	4,5	106	157	14,2	139
Aygo X	Euro NCAP: N.D.							
1.0 x-play	16.490	998	72	4,7	107	158	14,9	231
1.0 pulse	17.370	998	72	4,7	107	158	14,9	231
1.0 pulse CVT	18.520	998	72	4,7	107	158	14,9	231
Yaris	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 Comfort	18.295	998	72	5,6	127	160	14,6	286
1.0 Exclusive	20.496	998	72	5,7	130	160	14,6	286
1.5 Exclusive	23.576	1.490	125	5,3	125	180	9,0	286
1.5 Hybrid Dynamic Force Comfort	22.775	1.490	116	3,8	87	175	9,7	286
1.5 Hybrid Dynamic Force Exclusive	24.976	1.490	116	4,1	92	175	9,7	286
GR Yaris 1.6T Standard	43.090	1.618	261	8,2	186	230	5,5	175
GR Yaris 1.6T Extreme Premium/Rally	46.990	1.618	261	8,2	186	230	5,5	175
Yaris Cross	Euro NCAP: N.D.							
1.5 VVT-i Comfort	22.596	1.490	125	5,9	133	180	10,9	401
1.5 Hybrid Dynamic Force Comfort	24.796	1.490	116	4,5	101	170	11,2	401
1.5 Hybrid Dynamic Force Exclusive	27.896	1.490	116	4,5	102	170	11,2	401
Corolla	Euro NCAP: ★★★★★							
HB 1.8 Hybrid Comfort 5p	33.830	1.798	140	4,4	100	180	9,2	361
HB 1.8 Hybrid Comfort Plus 5p	36.070	1.798	140	4,4	100	180	9,2	361
HB 1.8 Hybrid GR Sport 5p	38.250	1.798	140	4,4	100	180	9,2	361
HB 2.0 Hybrid GR Sport 5p	41.630	1.987	197	4,6	104	180	7,4	361
HB 2.0 Hybrid Exclusive 5p	42.930	1.987	197	4,6	104	180	7,4	361
Touring Sports 1.8 Hybrid Comfort	35.230	1.798	140	4,5	101	180	9,2	596
Touring Sports 1.8 Hybrid Comfort Plus	37.470	1.798	140	4,5	101	180	9,2	596
Touring Sports 1.8 Hybrid GR Sport	39.650	1.798	140	4,5	101	180	9,2	596

MODELO	PREÇO	CILINDRADA	POTÊNCIA	CONSUMO MISTO	CO_2	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
Touring Sports 2.0 Hybrid GR Sport	43.030	1.987	197	4,6	105	180	7,5	581
Sedan 1.8 Hybrid Comfort 4p	34.380	1.798	140	4,4	99	180	9,3	471
Sedan 1.8 Hybrid Exclusive 4p	36.380	1.798	140	4,4	99	180	9,3	471
Camry	Euro NCAP: N.D.							
Hybrid Exclusive	48.266	2.487	218	5,5	125	180	8,3	524
C-HR	Euro NCAP: ★★★★★							
1.8 HEV Comfort	36.900	1.798	140	4,7	105	170	9,9	388
1.8 HEV Square Collection	40.800	1.798	140	4,7	105	170	9,9	388
Prius	Euro NCAP: ★★★★★							
1.8 Plug-in Exclusive	44.495	1.798	122	1,3	29	162	11,1	354
GR 86	Euro NCAP: N.D.							
2.4	49.890	2.387	235	8,8	200	226	6,3	276
GT Supra	Euro NCAP: N.D.							
2.0G Signature	66.805	1.998	258	7,5	167	250	5,2	290
3.0G Legacy	81.805	2.998	340	8,1	185	250	4,3	290
RAV4	Euro NCAP: ★★★★★							
2.5 Hybrid 4x2 Active	42.536	2.487	218	5,6	127	180	8,4	580
2.5 Hybrid AWD-i Comfort	48.536	2.487	218	5,7	131	180	8,1	580
2.5 PHEV Comfort AWD-I	55.800	2.487	306	1,0	22	180	6,0	490
Highlander	Euro NCAP: N.D.							
2.5 Hybrid D. Force Exclusive AWD-i	66.800	2.487	247	7,0	158	180	8,3	579
Land Cruiser	Euro NCAP: N.D.							
2.8D 5p T/M	120.711	2.755	204	9,7	255	175	11,2	553
Hilux	Euro NCAP: N.D.							
2.4D 4x2 Cabine Dupla caixa metálica	32.461	2.393	150	6,8	177	175	13,2	-
2.4D 4x2 Tracker	39.961	2.393	150	6,8	177	175	13,2	-
2.4D 4x4 Tracker	45.061	2.393	150	7,0	185	175	13,2	-
VOLKSWAGEN								
Polo	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 95 CV Urban	24.378	999	95	5,2	118	187	10,8	351
1.0 TSI 95 CV DSG Urban	26.760	999	95	5,5	126	187	11,3	351
2.0 TSI DSG GTI	40.008	1.984	210	6,5	147	240	6,5	351
Golf	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 110 CV Life	29.665	999	110	5,4	122	202	10,2	380
1.4 TSI 204 CV DSG eHybrid	42.633	1.395	204	0,9	21	-	7,4	273
1.4 TSI 245 CV DSG GTE	46.708	1.395	245	1,2	27	225	6,7	273
2.0 TSI 300 CV DSG GTI ClubSport	60.908	1.984	300	7,1	166	250	5,6	380
2.0 TSI 320 CV DSG R	63.056	1.984	320	7,8	176	250	4,6	380
2.0 TDI 115 CV Life	36.500	1.968	115	4,2	110	202	10,2	380
2.0 TDI 115 CV DSG Life	38.890	1.968	115	4,5	117	202	10,4	380
Variant 1.0 TSI 110 CV Life	30.397	999	110	5,5	125	202	10,6	611
Variant 1.5 TSI 130 CV Life	30.912	1.498	130	5,5	124	214	9,4	611
Variant 1.5 eTSI 130 CV Life	33.931	1.498	130	5,9	127	213	9,4	611
Variant 2.0 TDI 115 CV Life	37.007	1.968	115	4,6	121	202	10,5	611
Variant 2.0 TDI 115 CV DSG Life	39.472	1.968	115	4,5	120	202	10,5	611
Passat	Euro NCAP: ★★★★★							
Variant 2.0 TDI 122 CV DSG Business	49.176	1.968	122	4,9	128	201	11,2	586
Variant 2.0 TDI 150 CV DSG Business	50.757	1.968	150	4,8	127	210	9,1	586
Arteon	Euro NCAP: ★★★★★							
2.0 TDI 150 CV DSG Elegance	58.918	1.968	150	4,6	126	220	9,5	563
1.4 TSI 218 CV Elegance PHEV	57.935	1.395	218	1,3	25	222	7,8	445
Touran	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 TSI 150 CV Confortline	40.975	1.498	150	6,7	151	209	8,9	630
2.0 TDI 122 CV Confortline	45.298	1.968	122	5,1	134	196	10,8	630
2.0 TDI 150 CV DSG Confortline	55.378	1.968	150	5,3	140	206	9,3	630
T-Cross	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 95 CV	23.489	999	95	5,8	128	180	11,6	385
1.0 TSI 115 CV Urban	28.194	999	115	5,6	128	193	10,0	385
1.0 TSI 115 CV DSG Urban	30.184	999	115	5,8	133	192	10,3	385
Taigo	Euro NCAP: N.D.							
1.0 TSI 95 CV	23.632	999	95	5,4	123	183	11,1	440
1.0 TSI 110 CV Urban	28.267	999	110	5,4	125	191	10,4	440
1.0 TSI 110 CV DSG Urban	30.172	999	110	5,9	124	191	10,9	440
T-Roc	Euro NCAP: ★★★★★							
1.0 TSI 115 CV	28.348	999	115	5,8	134	190	10,0	445
1.5 TSI 150 CV DSG Urban	37.113	1.498	150	6,1	138	205	8,4	445
2.0 TSI 300 CV DSG 4M R	61.095	1.984	300	8,6	196	250	4,9	445
2.0 TDI 115 CV Urban	37.967	1.968	115	4,7	122	187	10,4	445
Cabrio 1.5 TSI 150 Style	42.200	1.498	150	6,3	143	205	9,6	280
Tiguan	Euro NCAP: ★★★★★							
1.5 TSI 130 CV DSG	37.918	1.498	130	6,1	139	198	10,6	652
2.0 TDI 150 CV DSG	47.157	1.968	150	5,3	139	207	9,4	652
Touareg	Euro NCAP: ★★★★★							
3.0 TSI V6 380 CV Auto e-Hybrid	87.462	2.995	380	2,2	48	250	5,9	665
3.0 TSI V6 460 CV Auto R	96.410	2.995	460	2,3	49	250	5,1	665
VOLVO								
XC40	Euro NCAP: ★★★★★							
T2 Momentum	35.141	1.477	129	7,0	158	180	10,9	460
T3 Momentum	37.601	1.477	163	7,0	158	180	9,3	460
B4 Hibrido Momentum	52.038	1.969	197	7,2	163	180	8,4	460
S60	Euro NCAP: ★★★★★							
T8 AWD Hibrido Plug-in Inscription	62.726	1.969	392	1,8	40	180	4,6	391
Polestar Engineered T8 AWD	68.984	1.969	405	2,1	45	250	4,4	391
V60	Euro NCAP: ★★★★★							
T6 AWD Hibrido Plug-in Inscription Exp.	57.560	1.969	341	1,8	41	180	5,4	529
T8 AWD Hibrido Plug-in Inscription Exp.	60.020	1.969	392	1,8	41	180	4,9	529
XC60	Euro NCAP: ★★★★★							
T6 AWD Hibrido Plug-in Inscription Exp.	69.407	1.969	341	2,4	55	180	5,9	468
T8 AWD Hibrido Plug-in Inscription Exp.	73.650	1.969	392	2,4	55	180	5,5	468
S90	Euro NCAP: ★★★★★							
T8 AWD Hibrido Plug-in Inscription Exp.	70.229	1.969	392	1,9	4,2	250	5,1	500
V90	Euro NCAP: ★★★★★							
T6 AWD Hibrido Plug-in Inscription Exp.	71.090	1.969	341	2,0	46	-	5,9	560
T8 AWD Hibrido Plug-in Inscription Exp.	74.165	1.969	392	2,0	46	250	5,3	560
XC90	Euro NCAP: ★★★★★							
T8 AWD Hibrido Plug-in Inscription Exp.	87.552	1.969	392	2,7	60	230	5,8	640

MODELO	PREÇO	POTÊNCIA	BATERIA (kWh)	CONSUMO MISTO (kWh)	AUTONOMIA (km)	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
ABARTH								
500e	Euro NCAP: N.D.							
500e Berlina	38.030	155	42	17,1	264	155	7,0	185
500e Cabrio	41.030	155	42	17,1	264	155	7,0	185
AIWAYS								
U5	Euro NCAP: N.D.							
U5 Prime	40.569	204	63	16,6	410	160	7,8	477
U6	Euro NCAP: N.D.							
U6	42.490	218	63	17,0	405	160	7,0	472
AUDI								
Q4 e-tron	Euro NCAP: ★★★★★							
45 82 kWh	59.174	286	82	16,6	534	180	6,7	520
45 82 kWh quattro	61.814	286	82	16,7	515	180	6,6	520
55 82 kWh quattro	65.265	340	82	17,1	517	180	5,4	520
Sportback 45 82 kWh	60.494	286	82	16,1	547	180	6,7	535
Sportback 45 82 kWh quattro	63.133	286	82	16,2	526	180	6,6	520
Sportback 55 82 kWh quattro	66.584	340	82	16,6	529	180	5,4	535
Q8 e-tron	Euro NCAP: ★★★★★							
50 quattro Advanced	79.860	340	95	20,3	488	200	6,0	631
55 quattro Advanced	91.130	408	114	20,7	578	200	5,6	631
SQ8 e-tron quattro	107.700	503	114	27,7	436	210	4,5	631
Sportback 50 quattro Advanced	82.529	340	95	19,7	500	200	6,0	590
Sportback 55 quattro Advanced	93.799	408	114	20,1	594	200	5,6	590
Sportback SQ8 e-tron quattro	110.369	503	114	26,8	448	210	4,5	631
e-tron	Euro NCAP: N.D.							
GT quattro 350 kW	112.787	496	93,4	20,0	492	245	4,1	405
RS GT quattro 440 kW	154.660	598	93,4	20,3	483	250	3,3	350
BMW								
i3	Euro NCAP: N.D.							
i3 (120Ah) Auto	42.100	170	42,2	15,3	308	150	7,3	260
i3s (120Ah) Auto	45.900	184	42,2	16,2	283	150	7,2	260
iX	Euro NCAP: N.D.							
xDrive40	89.150	326	76,6	19,4	425	200	6,1	500
xDrive50	107.000	523	111,5	19,8	630	200	4,6	500
BYD								
Atto 3	Euro NCAP: N.D.							
Atto 3	41.990	204	60,4	15,6	420	160	7,3	440
Han	Euro NCAP: N.D.							
Han	72.750	517	86,4	18,5	521	180	3,9	410
Tang	Euro NCAP: N.D.							
Tang	72.750	517	86,4	23,8	400	180	4,6	440
CITROËN								
ë-C4	Euro NCAP: N.D.							
Feel	37.607	136	50	15,3	354	150	9,7	380
Feel Pack	38.607	136	50	15,3	354	150	9,7	380
ë-C4 X	Euro NCAP: N.D.							
Feel	40.185	136	50	15,4	360	150	9,5	510
Feel Pack	40.545	136	50	15,4	360	150	9,5	510
CUPRA								
Born	Euro NCAP: ★★★★★							
Bateria 58 kWh	44.027	204	62	15,5	427	160	7,3	385
Bateria 58 kWh e-Boost	46.477	231	62	15,6	422	160	6,6	385
Bateria 77 kWh e-Boost	50.794	231	82	15,8	552	160	7,0	385
DACIA								
Spring	Euro NCAP: ★							
Electric 45 Essential	20.400	45	27,4	13,9	230	125	19,1	290
Electric 65 Extreme	22.050	65	27,4	-	220	-	-	290
DS								
DS 3	Euro NCAP: ★							
E-Tense	43.150	156	54	15,6	404	150	8,7	350
FIAT								
500 Elétrico	Euro NCAP: N.D.							
70 kW 95cv Action	24.800	95	23,7	13,0	190	135	9,5	185
87 kW 118cv Action	30.300	118	42,0	13,9	322	150	9,0	185
500 Elétrico Cabrio	Euro NCAP: N.D.							
70 kW 95cv RED	30.450	95	23,7	13,0	190	135	9,5	185
87 kW 118cv Icon	33.300	118	42,0	13,9	322	150	9,0	185
500 Elétrico 3+1	Euro NCAP: N.D.							
87 kW 118cv Icon	32.300	118	42,0	14,3	313	150	9,0	185
FORD								
Mustang Mach-E	Euro NCAP: N.D.							
RWD Standard 75,7 kWh	50.086	269	75,5	17,2	440	180	6,1	402
RWD Alargada 98,8 kWh	58.020	294	98,8	16,5	610	180	6,2	402
AWD Standard 75,7 kWh	57.506	269	75,7	19,5	400	180	6,3	402
AWD Alargada 98,8 kWh	66.787	351	98,8	18,7	540	180	5,1	402
HONDA								
e	Euro NCAP: ★★★★							
100 kW	36.360	136	35,5	18,0	222	145	9,0	171
113 kW Advance	38.885	154	35,5	18,0	222	145	8,3	171
HYUNDAI								
Ioniq	Euro NCAP: ★★★★★							
EV	40.575	136	38,3	13,8	311	165	9,9	455
Ioniq 5	Euro NCAP: ★★★★★							
Premium	48.800	217	72,6	16,7	481	185	7,4	527
Vanguard	51.990	217	72,6	16,8	481	185	7,4	527
Vanguard+	54.490	217	72,6	16,8	481	185	7,4	527
Kauai	Euro NCAP: ★★★★★							
Premium EV 39 kW	36.500	136	39	14,3	305	155	9,9	332
Premium EV 64 kW	41.050	204	64	14,7	484	167	7,9	332

MODELO	PREÇO	POTÊNCIA	BATERIA (kWh)	CONSUMO MISTO (kWh)	AUTONOMIA (km)	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
JAGUAR								
I-PACE	Euro NCAP: N.D.							
EV 400 Auto AWD S	80.417	400	90	22,0	470	200	4,8	532
JEEP								
Avenger	Euro NCAP: N.D.							
Longitude	37.800	156	54	15,7	400	150	9,0	355
Altitude	39.800	156	54	15,7	400	150	9,0	355
KIA								
e-Niro	Euro NCAP: N.D.							
EV 64 kWh	45.450	204	64,8	16,9	460	167	7,8	475
EV6	Euro NCAP: N.D.							
Air	51.750	170	58	16,6	394	185	8,5	520
GT Line	59.550	228	77,4	16,5	528	185	7,3	520
GT	80.700	585	77,4	20,6	424	260	3,5	480
EV9	Euro NCAP: N.D.							
1ª Edition	77.500	204	99,8	20,2	563	185	9,4	828
GT Line	89.900	385	99,8	22,8	505	200	5,3	828
LEXUS								
RZ	Euro NCAP: N.D.							
450E Executive	74.250	313	71,4	16,8	440	160	5,6	522
450E Executive Plus	79.050	313	71,4	16,8	440	160	5,6	522
MASERATI								
Grecale	Euro NCAP: N.D.							
Folgore	136.008	557	105	24,7	487	220	4,1	535
GranTurismo	Euro NCAP: N.D.							
Folgore	214.890	761	92,5	22,8	438	325	2,7	270
MAZDA								
MX-30	Euro NCAP: N.D.							
e-Skyactiv EV 145 cv Prime-Line	41.680	145	35,5	17,9	200	140	9,7	366
e-Skyactiv EV 145 cv Exclusive-Line	42.630	145	35,5	17,9	200	140	9,7	366
MERCEDES								
EQA	Euro NCAP: N.D.							
250	55.500	190	66,5	15,5	493	160	8,6	340
350 4Matic	63.200	292	66,5	17,5	436	160	6,0	340
EQB	Euro NCAP: N.D.							
250	59.150	190	66,5	16,5	469	160	8,9	495
350 4Matic	65.500	292	66,5	18,2	420	160	6,2	495
EQE	Euro NCAP: N.D.							
350	73.350	292	96,1	16,5	639	210	6,4	430
500 4Matic	85.500	408	96,1	18,2	578	210	5,7	430
AMG 43 4Matic	105.650	476	96,1	19,7	532	210	4,2	430
AMG 53 4Matic	111.800	625	96,1	20,1	526	210	3,5	430
EQE SUV	Euro NCAP: N.D.							
350	91.950	292	90,6	18,5	565	210	6,7	580
500 4Matic	103.600	408	90,6	19,3	540	210	4,9	580
AMG 43	129.900	476	90,6	23,1	469	210	4,3	580
AMG 53	145.038	628	90,6	23,2	452	240	3,7	580
EQC	Euro NCAP: N.D.							
400 4Matic Coupé	74.200	408	93,0	21,5	432	180	5,1	500
EQS	Euro NCAP: N.D.							
350	110.550	292	90,5	16,7	629	210	6,6	610
450 +	122.650	333	107,8	16,7	744	210	6,2	610
580 4Matic	150.650	523	107,8	18,4	670	210	4,3	610
AMG 53 4Matic+	173.450	658	107,8	22,1	563	220	3,8	610
MG								
4	Euro NCAP: N.D.							
51 kWh Standard	32.990	170	51	17,0	350	160	7,7	363
64 kWh Comfort	37.590	204	64	16,0	450	160	7,9	363
77 kWh Luxury Long Range	43.090	245	77	16,5	520	180	6,5	363
XPower	44.090	434	64	18,7	385	200	3,8	363
ZS	Euro NCAP: N.D.							
50 kWh Comfort	35.990	177	50	17,3	320	175	8,6	448
70 kWh Comfort	40.990	156	70	17,8	440	175	8,6	448
Marvel R	Euro NCAP: N.D.							
70 kWh Comfort	45.690	180	70	19,4	402	200	7,9	448
70 kWh Performance AWD	53.790	288	70	20,9	370	200	4,9	448
5	Euro NCAP: N.D.							
50 kWh Comfort	37.790	177	50	17,9	320	185	7,7	479
61 kWh Comfort	41.190	156	61	17,5	400	185	7,7	479
NISSAN								
Leaf	Euro NCAP: ★★★★★							
40 kWh Acenta Access	34.600	150	40	17,1	270	144	7,9	394
e+ 62 kWh	45.500	218	62	18,5	385	157	7,3	385
Ariya	Euro NCAP: ★★★★★							
63 kWh Advance	49.200	218	67	17,6	403	160	7,5	468
87 kWh Advance	55.200	218	91	18,5	513	160	7,6	468
87 kWh Evolve e-4ORCE	63.200	218	91	19,5	500	200	5,7	415
OPEL								
Corsa-e	Euro NCAP: ★★★★★							
Corsa-e Edition	31.395	136	50	15,7	356	150	8,1	267
Corsa-e Business	32.895	136	50	15,7	356	150	8,1	267
Mokka-e	Euro NCAP: ★★★★★							
Mokka-e Edition	37.630	136	50	15,8	335	150	9,0	310
Mokka-e Elegance	40.330	136	50	15,8	335	150	9,0	310
Combo	Euro NCAP: ★★★★★							
Combo-e Life Edition Plus	37.250	136	50	19,4	284	135	11,7	597
PEUGEOT								
e-208	Euro NCAP: ★★★★★							
e-208 Active	32.970	136	50	15,4	362	150	8,1	265
e-208 Allure	34.120	136	50	15,5	362	150	8,1	265
e-2008	Euro NCAP: ★★★★★							
e-208 Active	37.220	136	50	15,7	337	150	8,1	405

MODELO	PREÇO	POTÊNCIA	BATERIA (kWh)	CONSUMO MISTO (kWh)	AUTONOMIA (km)	VELOCIDADE MÁXIMA	ACELERAÇÃO	CAPACIDADE DA MALA
e-208 Allure	38.520	136	50	15,8	337	150	8,1	405
e-Rifter	Euro NCAP: N.D.							
Standard Active Pack	36.631	136	50	-	280	130	11,2	597
POLESTAR								
Polestar 2	Euro NCAP: N.D.							
Single Motor	49.900	224	69	16,5	470	160	7,4	446
Single Motor	53.400	224	78	17,0	540	160	7,4	446
Dual Motor	56.900	408	78	19,3	480	205	4,7	440
PORSCHE								
Taycan	Euro NCAP: ★★★★★							
Taycan	96.909	326	79,2	20,3	432	230	5,4	407
Taycan 4S	119.003	435	79,2	21,0	409	250	4,0	407
Taycan GTS	145.637	517	93,4	20,3	504	250	-	407
Taycan Turbo	170.769	625	93,4	22,8	453	260	3,2	407
Taycan Turbo S	205.209	625	93,4	24,2	417	260	2,8	407
Cross Turismo 4	107.396	380	93,4	22,4	456	220	5,1	446
Cross Turismo 4S	124.538	490	93,4	22,6	452	240	4,1	446
Cross Turismo Turbo	172.245	625	93,4	22,3	457	260	3,3	405
Cross Turismo Turbo S	206.685	625	93,4	24,4	419	250	2,9	405
Sport Turismo	97.893	326	79,2	20,1	433	-	5,4	446
Sport Turismo 4S	119.987	435	79,2	20,4	441	-	4,0	446
Sport Turismo GTS	146.621	517	93,4	20,9	491	250	3,7	446
Sport Turismo Turbo	171.753	626	93,4	20,9	492	-	3,2	446
Sport Turismo Turbo S	206.193	626	93,4	22,5	458	260	2,8	446
RENAULT								
Twizy	Euro NCAP: N.D.							
45 Life	13.005	17	6,1	-	70	80	-	31
Twingo	Euro NCAP: N.D.							
Zen Electric 22	23.345	82	21,4	16	190	135	12,9	210
Intens Electric 22	24.245	82	21,4	16	190	135	12,9	210
ZOE	Euro NCAP: ★★★★							
E.V. 40 R110 Zen	32.940	108	41	17,2	313	135	13,2	338
E.V. 50 R110 Zen	33.690	108	52	17,7	395	135	11,4	338
E.V. 50 R110 Limited	35.490	108	52	17,7	385	135	11,4	338
E.V. 50 R135 Exclusive	37.290	135	52	17,7	385	140	9,5	338
Mégane E-Tech Elétrico	Euro NCAP: ★★★★★							
EV40 equilibre	35.200	130	40	15,8	300	150	10,0	440
EV60 evolution ER super charge	41.200	130	60	15,5	470	150	10,0	440
EV60 evolution ER optimum charge	42.700	130	60	15,5	470	150	10,0	440
EV60 evolution super charge	42.000	220	60	16,1	450	160	7,5	440
EV60 evolution optimum charge	43.500	220	60	16,1	450	160	7,5	400
SKODA								
Enyaq IV	Euro NCAP: ★★★★★							
IV 60	45.962	180	62	16,0	397	160	8,7	585
IV 80	51.738	204	82	15,8	544	160	8,5	585
IV 80 4x4	54.135	265	82	16,6	521	160	6,9	585
SMART								
#1	Euro NCAP: ★★★★							
Pro+	40.950	272	66	16,8	440	180	6,7	313
Premium	44.450	272	66	16,8	440	180	6,7	313
TESLA								
Model 3	Euro NCAP: N.D.							
BEV RWD	39.995	283	60	14,4	510	225	6,1	561
BEV Long Range RWD	43.995	351	75	14,7	602	233	4,4	425
Model Y	Euro NCAP: N.D.							
BEV RWD	45.500	299	60	15,7	455	217	6,9	177
BEV Long Range 4WD	54.500	367	75	16,9	533	217	4,4	-
BEV Performance 4WD	60.000	462	75	17,3	514	250	3,7	-
Model S	Euro NCAP: N.D.							
BEV All-Wheel Drive Auto	109.500	670	100	17,5	634	250	3,2	709
BEV Plaid All-Wheel Drive Auto	134.500	1020	100	18,7	600	322	2,1	709
Model X	Euro NCAP: N.D.							
BEV All-Wheel Drive Auto	118.495	670	100	19,1	576	250	3,9	-
BEV Plaid All-Wheel Drive Auto	138.500	1020	100	20,8	543	262	2,6	-
TOYOTA								
bZ4X	Euro NCAP: ★★★★							
2WD Exclusive	52.990	204	71,4	14,4	516	160	7,5	452
2WD Premium	56.190	204	71,4	14,4	516	160	7,5	452
VOLKSWAGEN								
ID.3	Euro NCAP: ★★★★★							
Pro City 58 kWh	42.078	204	62	15,2	428	160	7,4	385
Pro S City 77 kWh	44.930	204	82	15,3	559	160	7,9	385
ID.4	Euro NCAP: ★★★★★							
Pro City 77 kWh 286 CV	48.078	286	82	16,2	544	180	6,7	543
GTX 77 kWh 340 CV	61.017	340	82	17,1	515	180	5,4	543
ID.5	Euro NCAP: ★★★★★							
Pro City 77 kWh 286 CV	51.997	286	82	16,0	552	180	6,7	549
GTX 77 kWh 340 CV	63.274	340	82	16,4	533	180	5,4	549
ID.7	Euro NCAP: ★★★★★							
Pro 77 kWh 286 CV	59.933	285	82	14,1	621	180	6,5	532
ID.Buzz	Euro NCAP: ★★★★★							
Pro	51.144	204	82	20,6	423	145	10,2	1121
VOLVO								
C40	Euro NCAP: ★★★★★							
Recharge Single Motor Core	51.483	231	69	18,1	437	180	7,4	413
Recharge Single Motor Plus	53.963	231	69	18,1	437	180	7,4	413
Recharge Twin Motor Plus	60.103	408	78	19,9	449	180	4,7	413
XC40	Euro NCAP: ★★★★★							
Recharge Single Motor Core	49.535	231	69	18,6	425	160	7,4	419
Recharge Twin Motor Core	55.675	408	78	20,5	437	180	4,9	419

CHEVROLET TRAILBLAZER
A PENSAR NA AMÉRICA DO SUL

O Trailblazer é um modelo da Chevrolet bem conhecido no continente americano, um SUV que está à venda há mais de 10 anos na sua atual geração e que deriva da pick-up S10 da marca americana. Este modelo, concebido para passageiros e com maior atenção aos detalhes do que a referida S10, foi agora atualizado para os mercados sul-americanos, como o Brasil, onde foi apresentado. Há uma nova secção dianteira, mais marcante e musculada, e estreia uma gama de jantes. No interior, este SUV que oferece 3 filas de bancos de série para 7 passageiros incorpora um novo ecrã tátil de 11" para o sistema multimédia e outro de 8" para a instrumentação. De igual forma, a gama mecânica foi atualizada com um motor turbodiesel Duramax de 2.8 litros, que passa a debitar 207 CV e 510 Nm de binário. Ao mesmo tempo, a caixa de velocidades sobe de 6 para 8 relações para uma maior eficiência. O Trailblazer estará à venda em diferentes mercados antes do final do ano, mas não na Europa.

DIESEL DE 207 CV

TOYOTA 4RUNNER
UM VERDADEIRO ÍCONE

Talvez não saiba, mas o 4Runner é um dos carros de maior sucesso da Toyota a nível mundial, com o mercado norte-americano a absorver mais de 100.000 unidades por ano. Por isso, mantê--lo atualizado é uma obrigação. O novo 4Runner tem por base a mesma plataforma do "europeu" Land Cruiser, mas o seu preço de entrada nos EUA é substancialmente mais baixo (40.705 dólares). Em troca, usufruímos de um novo desenho, mais musculado, opções de tração integral simples, integral inserível e total permanente, caixa de velocidades com redutoras, bloqueio do diferencial traseiro... Em suma, um todo-o-terreno ao estilo clássico. Para esta nova geração, a Toyota propõe ainda duas versões direcionadas para a condução fora de estrada: uma TRD Pro, com suspensão Fox, e outra Trailhunter (na imagem), com carroçaria e suspensão reforçadas, pneus todo-o-terreno e até snorkel. Igualmente duas são as mecânicas: gasolina de 282 CV e híbrida de 331, que acrescenta um motor elétrico à transmissão. Não será comercializado na Europa.

COM BASE NO LAND CRUISER

GRUPO V

Proprietário
Editorial Grupo V Portugal, Lda

Capital Social e gerência:
Nuno Gomes

Sede de Editor e Redação
Editorial Grupo V Portugal, Lda
Rua Leopoldo de Almeida, nº 9 A
– Escritório 13 - 1750-137 Lisboa
Tel.: 218 310 920 - NIF: 503976474

Editor Geral
Nuno Gomes

Contabilidade
contabilidade@grupov.com

Carros & Motores

Diretor
Miguel Rodrigues
m.rodrigues@grupov.com
Tel. 218 310 920

Redação
Ricardo Carvalho
r.carvalho@grupov.com
Vítor Mendes
v.mendes@grupov.com

Colaboradores
Eduardo Cano, Juan Pablo Esteban, Eduardo Lausín, Karam El Shenawy, Andrés Izurieta, Álvaro Ruiz e José Armando Gómez.

Departamento Gráfico
Gisela Rodrigues Camocho

Fotografia
Paulo Calisto, RCA Photo e Shutterstock

Diretora de publicidade
Alexandra Li Ching
a.ching@grupov.com
919 784 836

Gestão de Assinaturas e Distribuição
Ana Lobo
assinaturas@grupov.com
a.lobo@grupov.com
Tel. 218 310 920 Tlm. 912 563 701

Impressão
LIDERGRAF
| SUSTAINABLE
PRINTING

Distribuição
VASP Distribuidora de Publicações
Média Logistics Park
Quinta do Grajal
– Venda Seca
2739–511 Agualva
Cacém

Tiragem: 28.000 ex.

Periodicidade
Mensal

Preço (IVA inc.): 1.95€ Cont.

ERC N.º 126350

Depósito Legal N.º 357939/13

apct